

La Détermination Juridique du Contrat de Transport

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue publiquement le mercredi 12 Mars 1930, à 2 heures

PAR

Adolphe I. KOFFLER

Président : M. RIPERT, Professeur

Assesseurs	MM. ROUAST CASSIN	Professeurs
-----------------	----------------------	-------------

PARIS

IOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, 15

1930

THÈSE POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend ni approuver, ni désapprouver les opinions émises dans les thèses, ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

La Détermination Juridique du Contrat de Transport

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue publiquement le mercredi 12 Mars 1930, à 2 heures

PAR

Adolphe I. KOFFLER

Président : M. RIPERT, Professeur

Assesseurs	MM. ROUAST CASSIN	Professeurs
--------------------	----------------------	-------------

PARIS

JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, 15

1930



A LA MÉMOIRE DE MA SŒUR SUZANNE

A MES CHERS PARENTS.

INTRODUCTION

Le transport est peut-être l'opération la plus usitée de nos jours. Chacun d'entre nous conclut sans doute chaque jour plusieurs opérations qui tiennent du transport. Le ^{xix}^e siècle a vu croître les transports dans une proportion inouïe grâce à la découverte du chemin de fer et du bateau à vapeur; notre siècle, qu'on appelle déjà siècle de la vitesse, verra porter les transports encore plus loin. C'est que le transport est un échange et un moyen de circulation. La vie économique augmentant, le nombre des transports ne peut qu'augmenter lui aussi. En pensant que, rien qu'en France le chemin de fer transporte plus de 800 millions de personnes et des millions de tonnes de marchandise par an, et que seul le métropolitain de Paris, plus de 700 millions de voyageurs annuellement, on peut se faire une idée de l'importance de son développement.

L'accroissement des transports a eu d'énormes conséquences politiques, sociales et économiques sur l'histoire de l'humanité. Les époques mêmes de l'histoire peuvent être étudiées en prenant comme criterium les moyens de transports existants. L'invention d'un moyen nouveau de locomotion a vu un peuple avancer, rester sur place ou même reculer. Tout cela prouve l'importance incontestable que cette institution prend dans notre vie.

Or, toute opération qui lie deux personnes, se traduit ju-

ridiquement dans le droit par un contrat. Dans notre cas, le transporteur et le transporté ou l'expéditeur sont liés par un contrat de transport.

Bien qu'aussi important et d'une application si fréquente, le contrat de transport, à l'étonnement général, n'est presque pas prévu dans nos Codes. Le Code de Commerce s'occupe de lui dans les arts. 96-102 au titre de commissionnaires pour les transports par terre et par eau, et 103-108 au titre de voiturier, et le Code Civil au titre de louage d'ouvrage à la rubrique des voituriers par terre et par eau (art. 1782-1786). Depuis la rédaction des Codes le législateur a été appelé plus d'une fois à se prononcer dans la matière, mais toutes les lois et règlements n'ont eu pour but que de réglementer l'opération de transport, sans parler du contrat lui-même. Or c'est justement la nature du contrat, sa structure juridique qui, faute d'être prévue à temps, est restée indécise.

Il va de soi que cette lacune, à la base même du contrat, n'est pas pour faciliter la tâche de celui qui est appelé à donner son avis sur une question, où il faut tenir compte de la nature juridique même du contrat. Des discussions assez ardues ont été soulevées et des opinions diverses ont été formulées sur la nature de notre contrat, mais jamais la question n'a été tranchée et la discussion et l'interprétation restent toujours ouvertes.

Sans avoir la prétention dans notre ouvrage de mettre fin à cette importante et ardue question juridique, nous tâcherons d'examiner les opinions exprimées tant en doctrine qu'en jurisprudence et tâchons de trouver la formule la plus heureuse pour déterminer le contrat de transport.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

DIFFERENTES FORMES DE TRANSPORTS

Au point de vue économique, le transport a une importance capitale. Les quatre grandes opérations économiques sont la production, la circulation, la répartition et la consommation des biens. Or, la circulation n'est due, en majeure partie, qu'au transport. Cette remarque, à elle seule, suffit pour donner une idée sur la variété des formes que peut revêtir cette opération, universellement et généralement répandue et dont la vie économique ne peut se passer.

Les formes sous lesquelles se présente le transport sont innombrables. Depuis le chariot à bœufs et le transport à dos d'âne, jusqu'aux bolides qui font 300 km. à l'heure et le transport par avion, ses formes sont multiples. Toutes ces formes diffèrent, soit par l'objet du transport, soit par le milieu dans lequel il s'exerce, soit d'après les modalités qu'il revêt.

Quand à l'objet, on distingue le transport des marchandises, le transport des personnes et celui des correspondances et colis postaux.

1. **Le transport des marchandises** est le transport

type, car à lui seul, il représente l'objet principal de l'opération. Tout ce que nous dirons sur le transport en général se rapporte directement au transport des marchandises et ce sont les autres genres de transport qui forment l'exception. La portée économique de cette opération est immense et représente presque toute la circulation des biens dans la vie économique.

2. Le transport des personnes s'est développé plus tard, mais d'une façon extraordinaire. Des millions d'êtres circulent chaque jour par les différents moyens de transport.

Bien qu'ayant le même but que le transport des marchandises, le déplacement des personnes, pose d'autres questions juridiques. Ainsi pour la détermination et la définition du voyageur et sur la valeur de la responsabilité du transporteur. Ces discussions découlent du fait que la personne humaine n'est pas une marchandise, la liberté de mouvement que l'individu garde toujours, influence beaucoup la réglementation du contrat.

3. Le transport des correspondances et colis postaux, ne peut pas être traité comme le transport des marchandises, étant donné leur nature. En France, ce transport revient à la charge de l'Etat, mais sans que la nature de l'opération soit changée; c'est un transport, et comme tel, soumis aux mêmes règles, mais avec des règlements spéciaux qui se trouvent dans des conventions internationales¹.

1. La dernière Madrid, 30 mars 1921 (*Journ. off.*, 31 mars 1921) entre 60 Etats.

Pour le transport par mer, l'Etat passe des conventions avec les grandes Compagnies maritimes¹. Pour les correspondances, c'est l'Etat qui garde les responsabilités, mais pour les colis postaux, le transporteur (l'armateur en espèce) lui est substitué et tenu responsable d'une allocation forfaitaire².

Le milieu dans lequel s'exerce un transport a une grande importance. D'après qu'il s'effectue par terre, par eau ou dans l'air, les règlements sont autres.

1. **Le transport par terre** est le transport type. Le critérium du contrat de transport et la réglementation générale prévoient le transport des marchandises par terre. Comme nous l'avons déjà fait remarquer plus haut, c'est ce genre de contrat qui est notre contrat type. Ce transport se présente sous des aspects multiples : chemin de fer, automobiles, etc... Le chemin de fer et l'automobile se sont développés dernièrement dans des proportions énormes. Aujourd'hui, il existe dans le monde plus de 1.200.000 km. de chemin de fer et le nombre des automobiles a dépassé 25 millions. La France y représente pour sa part 40.000 km. de chemin de fer et 1 million de voitures automobiles.

Bien que sous des aspects divers, la nature de l'opération est la même et la diversité des règlements ne porte que sur des questions de détail.

2. **Le transport par mer (l'affrètement)** est le transport qui, étant donné son milieu, s'est développé le

1. Décret du 29 mars 1902.

2. Décret du 27 juin 1892 et 5 septembre 1897.

premier. C'est par milliers que les bateaux sillonnent aujourd'hui les mers du globe et la France tient depuis toujours, un rang de premier ordre avec sa flotte commerciale. Ce contrat a une réglementation plus ancienne, plus coutumière et plus internationale que le transport terrestre. Pour des considérations d'ordre historique et d'ordre pratique, le transport par mer demande une étude particulière, car ses règles diffèrent du transport terrestre. Le Code de commerce lui-même traite la navigation maritime à part (art. 190-436, tit. VI-VIII, livre II).

Avant d'aborder la matière du contrat, il faut savoir que la navigation maritime peut être envisagée de deux façons, suivant qu'on tient note du lieu de la navigation ou de la nature du bâtiment. Cette distinction est nécessaire quand on a affaire à une navigation maritime ou à une navigation fluviale, les règles qui les régissent n'étant pas les mêmes pour les deux sortes de navigation. Le critérium exact n'est pas encore trouvé et, d'après la jurisprudence, il faut se reporter surtout aux faits pour pouvoir en faire la détermination¹.

Ce qui nous intéresse, c'est le transport maritime. Le propriétaire d'un navire peut exploiter son bâtiment de plusieurs façons pour effectuer des transports. Soit en transportant sa propre marchandise, chose peu fréquente de nos jours, soit en louant son navire à un tiers pour que celui-ci s'en serve pour transporter, soit

1. Cass. req., 13 janvier 1919 (*R. M.*, XXXI, 140). Conseil d'Etat, 15 février 1918 (*R. M.*, XXXI, 347). Ripert, *Le droit maritime*, 3 vol., Paris, 1922, t. I, n° 145.

enfin en faisant lui-même métier de transporteur en transportant la marchandise d'autrui.

Tout transport par mer se fait en vertu d'un contrat de transport dénommé contrat d'affrètement (charter partie ou nollissement)¹, aux termes de l'art. 273 du Code de commerce. C'est justement la nature de ce contrat d'affrètement, plus ancien que le contrat de transport terrestre, que nous allons étudier pour savoir dans quelle mesure il est un contrat de transport.

3. **Les transports fluviaux** se sont développés en France grâce à ses centaines de kilomètres de fleuves et de canaux.

En France, en droit positif, la navigation fluviale est soumise au Code civil et complètement assimilée au transport terrestre. Le Code civil l'affirme dans l'art. 1782-1786 et le Code de commerce dans les art. 107 et 632.

Bien que par sa nature le droit maritime paraisse plus apte à leur être appliqué, il n'y a rien jusqu'à aujourd'hui, et en France le droit terrestre est appliqué dans la matière. La jurisprudence des tribunaux a essayé d'appliquer certaines règles du droit maritime aux transports fluviaux². Mais la Cour suprême fut toujours réfractaire et n'a jamais admis de transactions³.

La plupart des législations étrangères ont le même

1. Thomas Scrutton, *Charters parties and bills of lading*, London 1921, 1^e éd., art. 2, p. 8-9; Ripert, *op. cit.*, n° 1336.

2. Douai, 19 novembre 1909 (*R. M.*, 25, 636) en assurance; Liège, 24 novembre 1893 (*R. M.*, 10, 496).

3. Cass. req., 4 janvier 1898 (*R. M.*, 13, 614); Cass. req., 13 janvier 1919 (*R. M.*, 31, 330).

esprit que la nôtre, mais des réformes partielles y sont faites; ainsi les Pays-Bas connaissent l'hypothèque des navires de fleuve¹. L'Allemagne et la Belgique, dans des lois récentes, se sont rapprochées nettement du Droit maritime. L'Allemagne, par les lois du 15 juin 1895 et 20 mai 1898, rapproche le droit fluvial du droit maritime. La Belgique, dans ses lois du 10 février et du 4 septembre 1908, se rapproche de la conception allemande.

En France, les choses sont peu avancées, à part quelques petits détails qui découlent des lois des 5 juillet 1917, 15 juillet 1915 et 29 avril 1916; mais une tendance législative se dessine en faveur de l'affranchissement du droit fluvial.

4. **Le transport aérien.** — Depuis l'introduction de l'avion comme moyen de locomotion, un nouveau mode de transport a pris naissance, le transport aérien. Etant donné sa rapidité, ce nouveau moyen de locomotion tend à un énorme développement et les essais quotidiens nous font affirmer que ce transport deviendra bientôt un des plus courants². Déjà les grandes Compagnies aériennes comptent des dizaines de milliers de voyageurs³.

La nature juridique du contrat ne peut pas faire de doute, c'est un transport, comme le transport terrestre ou maritime.

La question qui se pose est de savoir s'il faut lui

1. Code Pays-Bas, liv. II, tit. XIII, art. 748 et 763.

2. Les traversées de l'Atlantique depuis 1927. — Le record de Coste en ligne droite de Paris en Chine. — Les liaisons rapides de France en Indochine et à Madagascar.

3. En France, Le Bourget a eu plus de 50.000 voyageurs, et l'Allemagne a transporté en 1929 près de 200.000 personnes.

appliquer les règles du Droit terrestre, du Droit maritime ou des règles nouvelles. La plupart ont opté pour le droit maritime¹, mais des règlements multiples² nous font croire que dans un avenir prochain la navigation aérienne aura son Code³.

Le nombre des transports complique ses opérations et les nécessités économiques ont créé des modalités qui se sont greffées sur le transport primitif. Ainsi les distances ont contribué à la complication de l'opération et des relations entre les participants.

1. **Les transports mixtes** sont ceux qui se sont effectués en partie sur terre et en partie sur mer, ce qui arrive toutes les fois qu'on a à transporter une marchandise d'une ville de l'intérieur dans un endroit d'outre-mer.

Deux questions se posent dans ce cas; 1) Y a-t-il un seul contrat ou deux contrats; 2) Quel est le droit applicable : terrestre ou maritime ?

1. Quant à l'unité du contrat, sa validité est évidente. Il est parfaitement pratique et licite de faire un transport mixte par le même contrat et il n'y a pas de raison juridique qui s'y oppose⁴.

2. Quel est le droit applicable ? Ici la question est plus délicate, l'intérêt de la discussion ayant une grande portée pratique, surtout pour les fins de non-recevoir et pour la prescription de l'action en réclamation. Ce

1. Ripert, *L'Etat du Droit aérien*, dans *Clunet*, 1923, p. 775.

2. Loi de 1924.

3. J. Nicolai, *Le Code de l'air* (*Clunet*, 1924, 372); Papafara, *Droit-aérien* (*Revue de la Locomotion aérienne*, 1923); Carlo Musto, *L'aéromobile*, n° 67, p. 104; Hamel (*Clunet*, 1925, 80).

4. Ripert, *op. cit.*, n° 2023.

délai se prescrit d'après le droit terrestre en trois jours (art. 105 C. com.) tandis que pour le droit maritime, le délai est réduit à 24 heures et exige l'action en justice dans le mois (art. 435 C. com.).

Pour répondre à la question, il nous faut distinguer deux cas, d'après que le destinataire agit contre le dernier ou le premier transporteur. S'il agit contre le dernier transporteur, c'est la loi de ce dernier qu'on applique; loi dont le destinataire connaît la nature¹. S'il agit au contraire contre le premier transporteur, et il en a bien le droit, la question est plus délicate. On a voulu appliquer une théorie qui demande la recherche de l'endroit de l'accident pour lui appliquer la loi du lieu, mais pratiquement, cela est presque impossible ou, en tout cas, assez difficile².

La jurisprudence en a décidé autrement et elle a opté pour la loi du dernier transporteur³, même si le destinataire actionne contre le premier transporteur pris en sa qualité de commissionnaire⁴.

Quant aux responsabilités, c'est la loi de chaque contrat qui s'y applique⁵.

5. Transports successifs. — Souvent, très souvent, pour effectuer un transport d'un endroit à un autre plus

1. Seine, 15 novembre 1903 (*R. M.*, 19, 379); Cass. req., 16 juin 1915 (*R. M.*, 30, 453),

2. Lyon-Caen et Renault, *Traité de Droit commercial*, Paris, 1921-29, t. V, n° 829; pour Cass., 27 février 1929 (*B. T.*, mai 1929, art. Sauvage).

3. Desjardin, *op. cit.*, t. VIII, n° 1713 *ter* et 1734; Valroger, *op. cit.*, V, n° 2038; Cass., 24 janvier 1870 (*D.* 1870, 1, 101); Cass., Chamb. réun., 22 juillet 1873 (*D.* 74, 1, 207; *S.* 71, 1, 401); Marseille, 16 mai 1911 (*R. M.*, 27, 697); *Contra*, Millau, 31 mai 1910 (*R. M.*, 26, 676).

4. Cass., 16 juillet 1912 (*R. M.*, 28, 333).

5. Ripert, *op. cit.*, n° 2027.

éloigné, il faut faire appel à plusieurs transporteurs ou à plusieurs Compagnies de transport qui chacune effectuera le transport pour une partie du parcours. Le transport dans ce cas peut être envisagé de deux façons : ou une suite de transports, chacun réglé complètement pour sa partie, ou un seul transport successif qui produira de nouveaux liens juridiques entre les différents voituriers qui se succèdent. La pratique et la nécessité de l'unité du contrat sont allées¹ jusqu'à être imposées aux Compagnies de chemin de fer, qui effectuent aujourd'hui de plein droit des transports successifs avec unité du contrat.

Dans ce cas, le premier voiturier et les voituriers qui suivent, sont tels pour leur parcours et commissionnaires pour le reste, sauf le dernier transporteur qui n'est que voiturier, n'ayant plus de suite. L'unité du contrat existant, des liens juridiques s'établissent entre les différents voituriers tenus tous pour le même transport, ce qui pose en discussion, une fois de plus, les responsabilités de chacun.

Trois catégories de voituriers sont distinctes : le premier, ou le voiturier chargeur, les intermédiaires et le dernier.

Pour le voiturier chargeur, tout le monde est d'accord sur la responsabilité du transporteur pour tout le parcours aux termes de l'art. 99 Code commercial. Que l'explication soit donnée par une clause de ducroire

1. Cass., 28 février 1912 (S. 1912, 1, 406).

sous-entendue¹, ou par notre théorie du transport contrat d'entreprise² il n'y a plus de difficultés et la jurisprudence³ est unanime avec la doctrine⁴ sur ce point de vue. Mais étant responsables pour les voituriers, qui lui succèdent en qualité de commissionnaire, il peut s'exonérer par une clause expresse, la loi Rabier n'étant pas applicable aux commissionnaires⁵.

La qualité des voituriers intermédiaires est plus difficile à définir. En principe il est voiturier et tenu contractuellement pour son parcours, mais il est commissionnaire au delà. Est-il tenu pour le reste contractuellement ou non ? Les avis sont partagés.

Certaines législations étrangères¹⁶ ne font pas de distinction entre lui et le premier voiturier et l'obligent à une responsabilité contractuelle pour le reste. Dans d'autres⁷ et c'est l'avis de la jurisprudence française⁸, il n'est tenu que pour sa part, ne s'étant

1. Thaller, *op. cit.*, n° 1229; René Roger, *op. cit.*, n° 880.

2. Voir *infra*.

3. Cass. req., 24 avril 1872 (D. 1873-1-6); Cass., 29 janvier 1896 (D. 1896-1-407); Rouen, 12 mars 1904 (D. 1906-2-437); Aix, 19 décembre 1923 (S. 1925-2-8); Aix, 26 février 1906 (S. 912-1-555 terre et mer); et loi aérienne du 31 mai 1924.

4. Thaller, *op. cit.*, n° 1225; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 631; Sarrut, *op. cit.*, n° 665; George Piot, *De la responsabilité des administrations et compagnies de chemins de fer pour bagages*, p. 20; Duverdy, *op. cit.*, n° 120; Ferraud-Giraud, *op. cit.*, t. II, n° 816; Picard, *Exploitation commerciale des chemins de fer*, t. IV, n° 817; Jossierand, *op. cit.*, n° 732; Conv. Berne, art. 27, § 1.

5. Al. Vincent, *Les transports successifs par terre et par mer*, thèse, Paris, 1928 ; par analogie : Besançon, 27 janvier 1911 (D. 1913-2-114).

6. Code allemand, art. 432-2; Cosack; Cass. belge, 30 janvier 1879 (Pass. 79-1-103); Liège, 22 juin 1875 (Pass. 1875-2-310); Bruxelles 20 mars 1880 (Pass. 1880-1-73); Sarrut, note sous D. 1889-1-89).

7. Italie : Code com., art. 411; Cong. Berne, art. 27.

8. Cass., 12 septembre 1856 (D. 1856-1-338); Cass., 6 septembre 1888 (D. 1889-1-89); Grenoble, 8 mars 1916 (D. 1916-1-49); Lyon-Caen, *op. cit.*, n° 635; Duverdy, *op. cit.*, n° 123; Lacour et Bouteron, t. I, n° 1032.

pas obligé envers le transporteur et ne faisant pas partie, aux termes de l'art. 101 du Code de com., du contrat de transport. Il n'est qu'un intermédiaire et sa responsabilité est confinée à sa part de parcours. Après discussion et après avoir écarté les explications de cette responsabilité contractuelle par une stipulation pour autrui, délégation¹ et transport de dettes², on l'a trouvée dans la substitution du mandat³.

Quant au dernier voiturier, faut-il l'assimiler au premier voiturier ou à l'intermédiaire. Des législations étrangères⁴ l'assimilent au premier et le rendent contractuellement responsable pour le tout. Notre Code ne dit rien, mais la jurisprudence de la Cour de Cassation⁵ s'y refuse et le dernier transporteur n'est tenu que pour sa part.

Il faut remarquer qu'en ce qui concerne le dernier transporteur en matière de transport fluvial, bien qu'à présent soumis aux règles du voiturier terrestre le projet de Code prévoit formellement dans l'art. 130 que pour les avaries apparentes, le dernier batelier est responsable pour le tout.

Pour le transport maritime, le connaissance direct lie aussi les transporteurs successifs. Les règles leur sont applicables. Le premier est tenu responsable du tout⁶, les autres rien que pour leur part⁷.

1. Thaller, *op. cit.*, n° 1229; René Roger, *op. cit.*, n° 895.

2. Gaudement, thèse, p. 415.

3. Jossierand, *Les Transports*, Paris, 1926, n° 748.

4. Allemagne, art. 432; Autriche-Hongrie; Suisse, 94, § 82.

5. Cass., 21 avril 1891 (D. 1892-1-278) 11 mai 1914 (D. 1916-1-141); 21 janvier 1925 (*Rev. venl. et trans.*, 1925, p. 189).

6. Ripert, *op. cit.*, n° 2019; Cass., 9 août 1872 (D. 1872-1-221).

7. Rouen, 4 janvier 1897 (*R. M.*, 12, 483); Le Havre, 12 mars 1902 (*R. M.*, 18, 659).

mais en matière maritime, les clauses d'exonération sont valables¹.

3. Contrat de transport sans l'intervention du voyageur. — Dans la pratique, on rencontre des contrats de transport de personnes conclus sans l'intervention du voyageur lui-même, mais qui se forment entre le voiturier (la Compagnie) et un tiers qui a intérêt à faire circuler le voyageur². Le cas le plus fréquent est celui de l'Etat qui souvent fait circuler ses fonctionnaires dans l'intérêt du service. C'est le cas des postiers, des militaires et des condamnés.

Pour expliquer ce contrat, il faut faire emploi de la stipulation pour autrui. En tout cas, le contrat existe, et ces voyageurs sont liés contractuellement avec la Compagnie.

La Cour de Cassation a reconnu la validité de ce contrat pour les agents des postes³, et pour les militaires⁴ et il va de soi, par analogie, pour tous les autres.

Encore une question juridique, c'est qu'en presque tous ces cas l'Etat ne paye rien aux Compagnies, ce qui revient à dire que ce transport est gratuit, or le contrat de transport ne peut pas l'être. L'explication est pourtant facile, car bien qu'en apparence gratuits, ces transports ne le sont pas. Il est prévu par les ca-

1. Cass., 25 août 1923 (*Gaz. Pal.*, 30 octobre 1923); Cass., 10 mai 1927 (*Gaz. Pal.*, 6 août 1927).

2. René Roger, *Manuel juridique théorique et pratique des transports*, Paris, 1922, n° 815.

3. Cass., 21 avril 1913 (D. 1913-1-25).

4. Cass., 29 avril 1915 (B. A. 1916-2-205).

hiers des charges¹ des Compagnies, et c'est comme une contre-partie de leurs monopoles, que les Compagnies se sont obligées à effectuer ces transports pour l'Etat.

1. Art. 48, 54, 56 cahier des charges; règlement du 2 septembre 1877

CHAPITRE II

LES OPÉRATIONS ACCESSOIRES

A part toutes ces formes de transport, qui constituent l'opération proprement dite de transport, le voiturier se voit obligé par la nature des choses à une foule d'autres opérations accessoires, qui sont liées intimement au contrat de transport. Ainsi en est-il du chargement, déchargement, factage, etc... De même pour les opérations de douane et le transport des bagages.

Avant, pendant, et après le transport, le voiturier est obligé, pour effectuer complètement ce transport, à certaines opérations nécessaires étroitement liées à l'opération principale.

1. **Le chargement** de la marchandise peut être fait aussi bien par l'expéditeur que par le transporteur. D'après l'un ou l'autre les accidents qui arrivent leur incombent à chacun, mais de toutes façons, et indépendamment de la personne qui effectue le chargement, celui-ci fait partie intégrante du contrat de transport¹, qui commence déjà à ce moment.

2) **Le déchargement**, incombe de plein droit aux Compagnies de transports, mais souvent le destinataire se charge de le faire lui-même.

1. Jossierand, *op. cit.*, n° 424 *ter*. *Contra*, René Roger, *op. cit.*, n° 136 et suiv.

Comme pour le chargement, et sans controverse, le déchargement fait partie intégrante du contrat de transport¹.

3. **Le bâchage** a donné lieu à la discussion de savoir s'il est confondu avec le chargement ou s'il est une opération distincte. Les avis sont partagés et la jurisprudence² aussi. Si le chargement est effectué par le voiturier il n'y a pas de difficulté, mais s'il est effectué par l'expéditeur celui-ci sera tenu ou non de l'état du bâchage d'après l'option pour l'une ou l'autre des théories.

4. **Le pesage** est, d'après la doctrine³ et la jurisprudence⁴, toujours à la charge des Compagnies de chemin de fer, sauf exceptions.

5. **Le comptage** n'a pas le caractère obligatoire du pesage, mais si l'expéditeur le demande, le transporteur est obligé de le faire⁵.

6. **Factage et camionnage.** Le transport par voie ferrée n'est pas complet, car il y a encore les distances des domiciles du destinataires et de l'expéditeur aux

1. Josserand, *op. cit.*, n° 460 bis; Roger, *op. cit.*, n° 143; Cass., 3 février 1913 (*Gaz. Pal.*, 1913-1-385).

2. Confondues : René Roger, *op. cit.*, n° 144; Cass., 22 mai 1901 (D. 1902-1-39); Cass., 24 août 1906 (B. A. 1906-2-142); Cass., 7 janvier 1904 (S. 1905-1-191); Cass., 15 août 1913 (D. 1914-1-294).

Distinctes : Josserrand, *op. cit.*, n° 425; Piot, *De la responsabilité des administrations et Compagnies pour les bagages*, § XII; Castres, 30 avril 1906 (B. T., 1 1^{er} juin 1900 ; Marseille, comm., 22 janvier 1906 (Rec. Mars., 1909-1-162); Toulouse, 21 janvier 1909 (*Gaz. Midi*, 28 février 1909).

3. Lamé-Fleury, *Code des transports*, 4^e édit., p. 409; Picard, *Exploitation commerciale des chemins de fer*, *op. cit.*, IV, p. 676; Carpentier et Maury, *Traité de chemin de fer*, II, n° 2086; Josserrand, *op. cit.*, n° 305; René Roger, *op. cit.*, n° 128; *contra* : Piot, *op. cit.*, p. 65.

4. Cass., 5 janvier 1881 (D. 1881-1-155); Cass., 24 mars 1914 (D. 1915-1-12); Bordeaux, 1^{er} mars 1917 (*Rec. Bord.*, 1916-17-1-174).

5. Josserran, *op. cit.*, n° 342; René Roger, *op. cit.*, n° 133.

gares respectives. Ce déplacement du domicile à la gare, s'appelle factage ou camionnage suivant que l'expédition est faite en grande ou petite vitesse.

Au départ, ces opérations sont facultatives et ne rentrent jamais dans le transport¹. Au contraire, à l'arrivée, les Compagnies sont tenues de pouvoir l'exécuter² et, dans ce cas, ces opérations rentrent dans le contrat principal, le public gardant la liberté de renoncer à ces services s'il le désire.

7. **La réexpédition**, c'est le factage au delà d'une certaine distance, opération toujours facultative pour le voiturier, mais si ce dernier s'en charge, avant livraison il est tenu responsable en vertu du contrat principal de transport.

2. Opérations de douane

Il arrive très souvent, au cours d'un transport, que des opérations de douane soient nécessaires. Ces opérations ne sont pas nécessairement à la charge du voiturier, sauf quelques exceptions qui découlent des règlements (tarifs) des Compagnies de chemin de fer, mais le contrat de transport ne les engendre pas.

Si le voiturier les exécute, elles deviennent alors un accessoire du contrat principal, le transport. Dans ce cas, elles revêtent le caractère commercial ou non suivant l'opération principale à laquelle sont elles attachées. Effectué au cours d'un transport, le dédouane-

1. René Roger, *op. cit.*, n° 689; Josserand, *op. cit.*, n° 764.

2. Josserand, *op. cit.*, n° 765; René Roger, *op. cit.*, n° 689; art. 12 cahier des charges.

ment garde le caractère d'un accessoire du contrat de transport et la Cour de Cassation¹, se basant sur cette conception, a affirmé que le séjour des marchandises en gare, nécessité par les opérations de dédouanement effectuées par la Compagnie est gratuit, sauf faute du destinataire, car ce n'est qu'un prolongement du contrat de transport initial².

Le dépôt de la marchandise par la Compagnie en douane ne met pas fin au contrat de transport qui reste valable jusqu'à livraison complète au destinataire³.

En ce qui concerne les Compagnies de chemin de fer, l'art 63 P. V. les oblige, dans certains cas, à effectuer les opérations de douane en cours de route. La portée de cet art. ne doit pas être considérée en termes absolus⁴ et il faut distinguer deux cas. Si la marchandise voyage sous le régime de transit international, c'est-à-dire s'il y a un bureau de dédouanement dans la ville terminus, le dédouanage se fera à destination. Au contraire s'il n'y a pas de bureau dans la ville terminus les Compagnies peuvent effectuer le dédouanage à la frontière, sauf stipulation directe de la part de l'expéditeur, qui, d'après l'art. 62 P. V., a le droit de faire exécuter ces opérations par qui bon lui semble et les Com-

1. Cass. req., 5 décembre 1876 (*B. A.*, 1876-2-59); Montpellier, 17 août 1910 (*B. A.*, 1912-2-162).

2. Ferraud-Giraud, *op. cit.*, II, n° 629; Picard, *op. cit.*, IV, p. 714.

3. Seine comm., 19 juin 1911 (*Gaz. Pal.*, 1911-2-541); Seine com., 14 août 1916 (*Jur. trib. comm.*, 1918-19, p. 107).

4. Cass., 17 février 1909 (*D.* 1910-1-213).

pagnies seront dans leur tort si elles passent outre à la volonté de l'expéditeur¹.

Aux termes de la convention de Berne, art. 10, la marchandise qui circule sous son égide peut être dédouanée, toujours par les Compagnies, non comme dans le système français pur. Plus encore, la Compagnie peut faire exécuter ce dédouanement par un commissionnaire, elle-même étant, aux termes de la Convention, traitée comme un commissionnaire². Le destinataire ne pourra donc pas dans ce cas s'y opposer et vouloir effectuer lui-même ce dédouanement.

Les opérations de l'octroi sont généralement soumises aux mêmes règles. Dans le cas des Compagnies, ces opérations leur sont imposées obligatoirement³. Pour les livraisons à domicile les Compagnies peuvent acquitter de plein droit l'octroi, mais non pour les livraisons en gare car elles doivent attendre les instructions de l'expéditeur ou celles du destinataire⁴.

Transport des bagages

Aux termes de l'art. 44 du Cahier de charges des Grandes Compagnies de chemin de fer, tout voyageur peut prendre 30 kgr. de bagages en franchise et qui circulent avec lui, dans des conditions spéciales, différentes de celles qui régissent le transport des marchandises.

1. Cass. 17 février 1909, cité. — Sarrut, *op. cit.*, n° 364; Ferrand-Giraud, *op. cit.*, II, n° 734; Picard, *op. cit.*, IV, p. 875; Piot, *op. cit.*, p. 140.

2. Dijon, 17 novembre 1922 (Clunet, 1923, p. 570).

3. René Roger, *op. cit.*

4. Cass., 4 juillet 1904 (D. 1906-1-111) et la note.

En principe, et bien que la Cour de Cassation dans des arrêts de date récente¹ paraisse vouloir un revirement, la doctrine² et la jurisprudence³ sont d'accord pour admettre comme bagage toute marchandise qui n'est pas expressément interdite par les règlements.

Avant d'étudier la nature juridique de cette opération, il faut distinguer trois catégories de bagages d'après la façon dont leur déplacement est effectué :

a) **Bagages non accompagnés.** Il n'y a pas le moindre doute que la franchise ne joue aucun rôle dans ce cas et que les bagages n'ont rien à faire avec le transport des voyageurs. C'est un transport de marchandises, avec la différence qu'ils vont plus vite et en principe avec le premier train de voyageurs en partance.

b) **Bagages enregistrés,** c'est-à-dire qui accompagnent le voyageur par le même train mais dans le fourgon de bagages. La question est de savoir si leur transport est effectué en vertu du même contrat qui transporte le voyageur, ou par un autre contrat. Les auteurs se partagent. Les partisans de la dualité⁴ du contrat font remarquer qu'il y a des personnes qui voyagent sans bagages et que la gratuité pour les 30 kgr. n'est pas une preuve suffisante de l'unité du contrat, d'au-

1. Cass. req., 25 mars 1912 (*Gaz. Pal.*, 1912-1-604); Cass., 29 janvier 1919 (*G. P.*, 919-2-19).

2. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 798; Josserand, *op. cit.*, n° 941; Picard, *op. cit.*, p. 174; Lamé-Fleury, *op. cit.*, p. 1025; Féraud-Giraud, *op. cit.*, III, n° 327; Hennequin, *Traité de législation*, p. 24; René Roger, *op. cit.*, n° 386. *Contra* : Piot, *op. cit.*, p. 4.

3. Cass., 7 juin 1904 (*Gaz. Pal.*, 1904-2-265); Seine com., 9 décembre 1896 (D. 1900-2-59); Cass., 25 mars 1912 (*Gaz. Pal.*, 1912-1-604).

4. Piot, *op. cit.*, p. 6 et suiv.

tant plus que la compétence juridique n'est pas la même pour les voyageurs et pour leurs bagages.

Au contraire, les partisans de l'unité du contrat de transport des bagages avec celui du voyageur, ont des arguments plus forts. La cause même du contrat de transport des bagages se trouve dans l'achat du billet par le voyageur et les bagages ne peuvent pas être enregistrés sans la présentation du billet. Plus encore, leur point de destination est indiqué par le même billet et le fait qu'ils sont chargés dans le fourgon de bagages ne change rien à la nature du contrat¹. Admettre d'ailleurs un nouveau contrat serait impossible, car si les bagages n'excèdent pas 30 kgr. ils voyagent gratuitement, or cela équivaut à admettre un transport gratuit, ce qui, juridiquement, est impossible². La dualité de compétence n'est pas une preuve, cette dualité étant admise dans un but pratique pour décharger les tribunaux des cas simples qu'on a laissés aux juges de paix³.

Contre cette conception existait encore un argument juridique assez fort. La responsabilité du transport étant contractuelle pour les bagages elle pouvait être délictuelle pour le voyageur. Mais depuis la nouvelle jurisprudence inaugurée par l'arrêt de 1911⁴, qui fait la responsabilité pour le voyageur toujours contractuelle, cet argument n'existe plus. Il faut donc décider

1. René Roger, *op. cit.*, n° 389.

2. Jossierand, *op. cit.*, n° 843, note 2; Lyon-Cen et Renault, *op. cit.*, n° 703; conf. Bordeaux, 29 décembre 1913 (*Gaz. Pal.*, 1914-1-212).

3. René Roger, *op. cit.*, n° 389.

4. Cass., 21 novembre 1911, cité; Cass., 27 janvier et 21 avril 1913 (D. 1913-1-249), note Sarrut.

que les bagages enregistrés, voyagent en vertu du même contrat principal, le transport du voyageur, dont ils ne sont que l'accessoire.

c) **Bagages à la main.** Pour ces bagages, on a voulu admettre une responsabilité contractuelle, de la même nature que celle de l'aubergiste, mais l'idée est facile à réfuter, le dépôt nécessaire dans le cas de l'aubergiste ne se trouvant pas dans le nôtre. La Compagnie n'est aucunement responsable contractuellement des bagages laissés sur les banquettes, elle ne peut être tenue que d'une responsabilité extra-contractuelle¹. Une circulaire ministérielle en date de 20 avril 1857 spécifie cette non-responsabilité, sur laquelle la doctrine² et la jurisprudence³ sont d'accord.

Il ne reste donc à considérer comme transport de bagages que les bagages enregistrés et dont le transport est fait comme un acte accessoire attaché au contrat principal qui est celui du transport du voyageur.

En cette matière, d'autres problèmes se sont posés, leurs solutions paraissent très justes.

Ainsi, on s'est demandé si le voyageur est obligé d'accompagner ses bagages enregistrés. La Compagnie du Nord l'a demandé, mais le jugement lui a refusé ce droit, car le transport des bagages, bien qu'accessoire du transport du voyageur, peut être exécuté seul. En effet, juridiquement, un droit accessoire peut

1. Marcel Roger, *La limitation conventionnelle des responsabilités dans les contrats de transport*, thèse, Paris, 1929, p. 207; Cass., 3 février 1896 (D. 98-1-502).

2. Aubry et Rau, *op. cit.*, § 373, note 14; Jossierand, *op. cit.*, n° 964.

3. Paris, 13 novembre 1906 (*Gaz. Pal.* 1907-1-67); Seine com., 13 avril 1907 (D. Loi, 25-5-907).

être exécuté sans que le droit principal auquel il se rattache le soit aussi¹.

Si les Compagnies se chargent de faire transporter les bagages en ville, ce transport, contrairement à celui des marchandises n'entre pas dans le contrat principal. Ce n'est qu'un contrat à part régi par une convention librement conclue, et en dehors du premier contrat².

Pour le transport des bagages en mer, il faut faire la même remarque qu'ils ne se confondent pas avec la marchandise³ et que leur transport est toujours un accessoire du contrat de passage et les bagages ne sont donc pas soumis aux mêmes règles que l'affrètement⁴.

1. Amiens, 15 novembre 1912 (*B. A.*, 1914-2-21); Boulogne, 3 juillet 1918 (*D.* 1919-2-2); Paris, 23 novembre 1918 (*B. A.*, 1920-2-66).

2. Josserand, *op. cit.*, n° 942.

3. Georges Ripert, *op. cit.*, n° 1967; Marseille, 22 mai 1905 (*R. M.*, ~~XX~~, 892).

4. Conf. Etats-Unis : *Harter Act*.

DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE PREMIER

NATURE JURIDIQUE DU CONTRAT

Cette opération, cet acte juridique si important dans la vie économique et si divers dans ses emplois, nous allons essayer de l'étudier juridiquement.

Qu'est-ce que le contrat de transport ? C'est l'opération par laquelle une personne, l'expéditeur, charge une autre personne, le voiturier, de transporter une chose d'un endroit à un autre, moyennant un prix et de livrer la chose à un tiers, le destinataire.

Cette définition n'existe nulle part dans aucun Code ni aucune loi, elle n'est que l'expression de la force pratique des choses et le critérium de tous ceux qui s'occupent du contrat de transport.

Avant de commencer l'étude du contrat, il faut savoir qu'il faut faire une distinction d'après la personnalité du voiturier.

Si le contrat est conclu avec un voiturier libre, d'occasion, la question est plus simple, car le contrat prend alors le caractère d'une convention libre où la volonté des parties fait la loi du contrat et où les conditions peuvent être fixées librement.

La vraie question se pose quand le voiturier est un transporteur de métier, chargé d'un monopole ou d'un service public et où le contrat ne se discute plus au moment de sa formation. Dans ce cas, de beaucoup le plus fréquent, le contrat prend la forme d'un contrat d'adhésion dans lequel le voiturier, le plus souvent une puissante Compagnie de transport, prend la qualité de pollicitant, en éternelle offre envers le public qui ne fait qu'adhérer au contrat qu'on lui offre. C'est justement ce contrat d'une si grande portée que nous allons essayer d'étudier et de couler dans un moule, comme un des contrats principaux.

Faute d'avoir été définie à temps, les opinions se partagent quant à la nature juridique de l'opération, qu'on a voulu assimiler à diverses catégories des contrats existants : louage, dépôt, mandat, commission, etc.

I. Le transport et le contrat de louage

Dès qu'on a voulu apparenter le contrat de transport à une catégorie de contrats existants, on fut généralement porté à le rapprocher du contrat de louage. Ce rapprochement n'est pas d'ailleurs dû au hasard ; le Code civil lui-même en est la cause. Le contrat de transport étant placé au titre III du Code civil parmi les louages et notamment au chapitre III intitulé « *Du louage d'ouvrage* ».

Cette affirmation du Code civil ne peut d'ailleurs être concluante étant donné le peu d'importance que

ce contrat avait aux yeux du législateur à l'époque, et la légèreté avec laquelle il fut classé¹.

Depuis, les auteurs qui se sont occupés de la nature de notre contrat et de sa classification, l'ont rapproché tour à tour des différentes catégories de louage.

a) *Louage des choses*². L'incorporation de notre contrat dans la catégorie des louages de choses, bien que soutenue, doit être écartée dès le début. Le voiturier, en effet, ne se borne pas tout simplement à louer à son client le matériel et la voie de transport, il s'oblige à quelque chose de plus et notamment à l'exécution d'un travail, ce qui, dans notre cas, l'emporte en importance³.

Il est vrai que dans les deux contrats il y a remis d'une chose à une personne qui acquiert de ce fait sur elle un droit de créance. Mais tandis que dans le transport le bénéficiaire du privilège de gage a la détention de la chose, dans le louage de chose le bénéficiaire du privilège n'est pas le détenteur des objets. Le privilège du bailleur lui assure le paiement du prix de la jouissance de la chose, tandis que le privilège du voiturier vise la rémunération des services, c'est-à-dire du transport effectué. D'ici on voit que le but final n'est pas le même, il n'y a qu'une apparence de similitude⁴. D'ailleurs, l'expéditeur laisse tout à la charge du voiturier, qui tient

1. Séance du Conseil du 28 Nivôse an XII (Locré, *Législation de France*, t. XIV, p. 369).

2. Coppa Zuccari, *Contrato di trasporto e responsabilita ferroviaria*, Roma, 1899, p. 13, 15, 28; Ercole Vidari, *Il contrato di trasporto*, III, n° 2995.

3. Josserand, *op. cit.*, n° 364. Voir note Solus sous Cass., 20 juin 1922 (S. 1923-1-345) sur la difficulté de distinction.

4. Demaux-Lagrange, *Du contrat de transport de marchandises par chemin de fer*, thèse, Toulouse, 1910, p. 56.

son droit, non de la propriété du véhicule, mais bien du contrat de transport.

2. *Louage de service*¹. Le voiturier s'oblige à rendre un service à son client, d'ici l'idée d'une location de services; le voiturier ne se met pas au service de son client et celui-ci ne devient pas son employeur. D'autre part, le louage de services tient plutôt du contrat de travail et les rédacteurs du Code civil ont voulu éviter toute confusion et ont pris soin de traiter à part les deux contrats².

3. *Louage d'ouvrage*³. Il ne reste donc que le louage d'ouvrage qui fût rapproché avec plus de succès du contrat de transport. L'argument le meilleur est le Code Civil lui-même qui, dans les articles 1782-1786, parle du voiturier à propos du louage d'ouvrage. La nature même de l'opération porte à le croire aussi; en effet, le transporteur, comme tout loueur d'ouvrage, s'oblige envers son client à faire quelque chose, le transport notamment.

Depuis le Droit romain cette assimilation a eu du succès. Dans le Droit romain le transport était vu comme une *locatio operis* (Paul L. 22. p. 1. XIX, 2) son vrai nom était une *locatio conductio*, le transporteur était le *locator* et le voiturier le *conductor*, nom qui d'ailleurs est arrivé jusqu'à nous⁴. Aujourd'hui de nombreux au-

1. Louis Sarrut, *Législation et Jurisprudence sur les transports de marchandises par le chemin de fer*, Paris, 1874, n° 2 approuve surtout pour le transport des personnes. *Contra* : Duverdy, *Traité du contrat de transport*, Paris, 1874, n° 1.

2. Josserand, *op. cit.*, n° 364.

3. Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Traité du contrat de louage*; Collin et Capitant, *Traité de Droit civil*, t. II, p. 563, 580 et suiv. La conception allemande : Cosack, Eger, Schott, Staub.

4. Gustav Féalde, *Du contrat de transport*, thèse, Paris, 1890.

teurs¹ se sont levés contre cette opinion. Leurs arguments sont multiples. Ainsi, dans le louage, le paiement est proportionnel au travail, tandis que dans le transport, il est forfaitaire. Dans la *locatio operis* le *locator* promet sa propre énergie; au contraire, dans le transport, *l'intuitu persone* n'existe pas, car le voiturier promet sa propre énergie ou celle d'un autre. Le lien juridique dans le transport est plus complexe, au lieu de deux personnes comme dans le contrat de louage on en trouve trois : l'expéditeur, le voiturier et le destinataire. Les partisans du transport contrat réel ont un argument en plus, car le louage est avant tout un contrat parfaitement consensuel².

L'affrètement, demande une étude à part. Il s'est développé aussi juridiquement, indépendamment du transport terrestre, mais lui aussi a été rapproché avec succès du contrat de louage. Le Code même donne cette solution, l'art. 273 Code de com. qualifie l'affrètement « *convention pour le louage d'un navire* » et l'art 286 du même code en parlant du fret, le traite comme le loyer d'un vaisseau. L'ancien droit était de même avis³ et Pothier soutient cette conception⁴, qui existe depuis le Droit romain⁵ et qui a des partisans très nombreux dans le droit moderne⁶.

1. Jossierand, *op. cit.*, n° 365.

2. Arnaldo Bruschetti, *La natura giuridica del contratto di trasporto*, 1900.

3. Ordonnance de 1681, liv. III, tit. I, art. 1 et tit. III, art. 1.

4. Pothier, *Des louages maritimes*, traité de la charte partie, art. n° 5.

5. Fr. I, § 1, Dig. 19, 5, V (dans Ripert, *op. cit.*, p. 278, note 2).

6. Cresp et Laurin, *Cours de droit maritime*, Paris, 1876-84, t. III, p. 9. A. Desjardin, *Traité de droit comm. marit.*, 1878-88, t. III, n° 755; Vermond, *Manuel de Droit maritime* 5^e édit., n° 132; De Valroger, *op. cit.*, II, n° 666.

L'explication au premier abord paraît très facile et très vraisemblable. Dans le cas de l'affrètement total, l'armateur loue pour un temps déterminé le navire qu'il met à la disposition de l'affrèteur moyennant une somme d'argent, le loyer. A son tour l'affrèteur jouit du navire comme un simple locataire.

Il est vrai, et tout le monde le reconnaît, que ce n'est pas tout à fait une simple location, car souvent l'armateur, à côté de la chose (le navire) offre aussi l'équipage, mais ce louage d'ouvrage n'est qu'un accessoire du contrat principal, la location du navire.

Pour ce qui est de l'affrètement partiel, l'explication devient plus difficile, car l'affrèteur ignore la place du bateau où sa marchandise est placée et souvent en pratique il ignore jusqu'au navire transporteur.

Quant au transport des personnes, l'explication devient quasi-impossible, Pothier même trouve l'application difficile et pour en sortir fait appel à une construction assez bizarre. Il affirme le louage de choses et quant au transport ce n'est qu'un accident, c'est que la maison se déplace.

Cette conception si soutenue, et bien qu'approuvée par la jurisprudence¹ qui a suivi la doctrine, n'est pas moins défectueuse et son application ne peut plus suffire aujourd'hui.

Pour nous rendre mieux compte de l'insuffisance de cette idée de louage, nous n'avons qu'à envisager certains problèmes où l'application serait difficile² :

1. Rennes, 28 novembre 1878 (D. 1879-2-30); Cass. req., 9 janvier 1906 (*R. M.*, 22, 425).

2. Cités par M. Ripert, *op. cit.*, n° 1344, p. 280.

a) Pour que la location existe, il faut l'individualisation de la chose, c'est généralement connu et la Cour suprême l'a affirmé pour le navire aussi¹. Or le connaissement n'indique rien de précis; bien plus, il se contente de dire le plus souvent que la marchandise sera expédiée par le prochain paquebot ou par tout autre navire.

b) D'après la loi du louage de choses (art. 1719-1^o du Code civil) la chose doit être louée telle quelle a été promise. Or en appliquant l'art. 297 du Code de com., comme corollaire, si le capitaine transporte quand même la marchandise par d'autres moyens, il n'a pas droit au fret², en vertu du principe, que la jurisprudence applique, bien que des auteurs³ crient avec raison à l'injustice.

c) Le bailleur doit entretenir la chose louée et le preneur doit subir les réparations nécessaires (art. 1719-2^o et 1720, 1724 du Code civil). Donc, si le navire doit être réparé en cours de route, l'affrèteur doit subir le retard et payer le fret, bien que son intérêt soit de faire un transport rapide (art. 296 Code com.).

d) La rémunération du bailleur est proportionnelle à la jouissance du locataire. Conséquence logique, mais contraire à la tendance actuelle des législations récentes⁴, qui supprime le fret de distance et considère les surestaires comme des dommages-intérêts.

1. Cass., 25 novembre 1868 (D. 1869-1-233).

2. Cass. 9 avril 1833 (S. 1833-1-648); Cass. req., 6 juin 1882 (D. 1883-1-49); Rouen, 21 mars 1883 (*Journ. Mars.*, 1884-2-55).

3. Danjon, *Traité de Droit maritime*, 6 vol., Paris, 1910-1916, t. II, n^o 240 bis; de Courcy, *Questions de droit maritime*, t. 1, p. 148; Vermond, *op. cit.*, n^o 133; Lyon-Caen, *op. cit.*, V, n^o 669; Denise, *Du fret*, p. 212.

4. Jurisprudence belge, allemande, italienne, danoise.

Comme on le voit, cette conception, bien que très soutenue, est loin de contenter et l'on a essayé de la remplacer par celle de transport.

L'affrètement, contrat de transport. En étudiant l'affrètement on a vu que même pour les partisans du louage de choses, il existe un mélange de louage d'ouvrage qui, dans la nouvelle explication, va l'emporter sur l'autre et nous amènera à trouver le contrat de transport ou plus précisément l'entreprise de transport.

L'armateur met à la disposition de l'affrèteur les services de son équipage et de son capitaine, mais il ne loue pas ces services, au contraire il s'oblige lui-même à accomplir une tâche déterminée pour laquelle il stipule une rémunération forfaitaire. Or la nature de ce contrat où le service rendu est rémunéré forfaitairement ne fait plus de doute. On est en présence d'un contrat d'entreprise¹ qui a pour but un transport, donc c'est une entreprise de transport².

Pratiquement le raisonnement est aussi valable. Rien ne ressemble plus en effet à un transport maritime qu'un transport terrestre. La forme même du contrat, que ce soit un récépissé ou un connaissement, rend la ressemblance évidente. Il serait étrange de voir dans le cas d'un transport mixte un mélange de deux contrats de nature différente³.

A peine admise. et bien que plus satisfaisante que l'ex-

1. Planiol, *op. cit.*, t. II, 8^e édit., 1897-98.

2. De Courcy, *Le fret*, t. I, p. 124; Danjon, *op. cit.*, II, n^o 637; Ripert, *op. cit.*, n^o 1345; Brunetti, *Sulla struttura di contratto di noleggio (Il diritto commerciale)*, II, 1, p. 915; René Roger, *op. cit.*, n^o 134.

3. Ripert, *op. cit.*, n^o 1345.

plication de l'affrètement par le contrat de louage de choses, cette conception fut combattue.

Les partisans du transport louage ont fait remarquer que, dans le contrat d'affrètement, on tient beaucoup compte du navire, c'est-à-dire de la chose. Cette critique n'est pas valable, la désignation du navire n'étant pas, en pratique, un point capital et très souvent les Compagnies se réservent même le droit de transbordement ou de remplacement du bateau. Juridiquement non plus la critique n'a pas de valeur, car le fait de désigner le bateau n'est pas un point nécessaire mais simplement une clause du contrat, une modalité¹ qui ne change pas la nature de l'opération. D'ailleurs, dans le transport terrestre, le fait de désigner un wagon² ou dans le transport fluvial la désignation d'une péniche n'influence pas la dénomination du contrat.

L'attaque fut dirigée surtout contre la cas d'affrètement total, où le louage de choses a un caractère plus évident. Dans les deux cas, le propriétaire s'engage à faire jouir le preneur de la chose louée, moyennant une rémunération et la comparaison avec le louage paraît vraisemblable. Mais il ne faut pas se fier aux apparences et il vaut mieux analyser le cas. Dans le louage, le bailleur loue la chose et garde un rôle passif, tandis que dans l'affrètement total l'armateur garde toujours la direction de l'opération et de l'équipage. Ce n'est pas un bailleur, c'est un entrepreneur de transport, un transporteur. Il ne faut pas se fier aux mots; ainsi, dans le

1. Ripert, *op. cit.*, n° 1347.

2. Josserand, *op. cit.*, n° 421.

langage de tous les jours, on dit bien qu'on loue une voiture ou un wagon sans que personne ne songe à voir autre chose qu'un transport.

Il faut donc décider que l'affrètement est un contrat d'entreprise de transport¹, bien que le Code ne le reconnaisse pas encore. La rédaction du Code a subi l'influence historique, mais son affirmation ne peut pas valoir contre la raison juridique qui plaide, avec raison, pour le contrat de transport. Il n'est pas moins vrai que, jusqu'au revirement de la loi, il faut subir les conséquences de la conception de louage qui se dégage du Code et approuver certaines injustices qui en découlent logiquement comme celles des art. 296 et 297 Code com. quant au fret de distance et perte de fret en cas d'inaavigabilité².

Ceci posé, il faut voir quand on a affaire à un contrat d'affrètement, c'est-à-dire avec un transport d'après notre conception et ce qu'il reste du louage du Code civil.

Notre Code ne fait aucune distinction, il affirme que l'affrètement est un louage de vaisseaux (art. 273 Code com.). La doctrine³ est indécise et reconnaît que les deux conceptions de transport et de louage de navire diffèrent l'une de l'autre, mais comme les Codes, ils voient des affrètements de même nature juridique.

Dans d'autre pays on ne fait pas la confusion et il y a

1. Scrutton, *op. cit.*, p. 1.

2. Ripert, *op. cit.*, n° 1348.

3. Danjon, *op. cit.*, II, n° 638; Courcy, *op. cit.*, p. 125; Valroger, *op. cit.*, II, n° 666; Pardessus, *Cours de Droit commercial*, 5^e édit., 1841-1842, 6 vol., t. III, n° 704.

une distinction entre le transport de marchandise par mer et l'affrètement¹.

La question ne se pose pas pour nous pour le transport des marchandises par mer, car il n'y a plus de doute de voir dans ce cas l'application la plus claire de l'affrètement contrat de transport. Restent les autres formes de contrats passés par le propriétaire d'un navire.

Pour la location du navire à temps avec équipage (le time charter), il ne faut pas hésiter à y voir un affrètement², car il y a bien le cas d'une entreprise de transport; l'armateur gardant la direction de l'équipage, l'affrèteur ayant bien sur le droit de donner des ordres pendant le temps convenu. Les Etats-Unis et l'Angleterre ont admis cette façon de voir³.

Le sous-affrètement, défendu au xvii^e siècle⁴, mais admis de nos jours en France et expressément par des législations étrangères⁵ est, d'après le Code de com., une sous-location⁶. Pour nous qui n'admettons pas le louage, nous ne pouvons voir qu'une cession de droits⁷.

1. En Allemagne, art. 536 code de comm. distingue le *Chartervertrag* (affrètement) du *Stückgutervertrag* (transport). Trib. Empire, 27 mars 1901 (*R. M.*, XVII, 157). En Angleterre et aux Etats-Unis, on ne confond pas non plus l'*affrètement* by charter party avec le contrat for conveyance in an general ship, c'est-à-dire le charterparty avec le bills-of-lading (Scrutton, *op. cit.*, art. 1, p. 2); Carver, *Carriage of goods by sea*, 6^e édit., 1918, sec. 112; Wharton Poor, *American law of charter parties*, 1920, sect. 1, 21 et 59).

2. Ripert *op. cit.*, n° 1369; *contra* : Trib. Empire allem., 27 mars 1901 (*R. M.*, 17, 157) et 7 juin 1909 (*R. M.*, XXV, 603).

3. Scrutton, *op. cit.*, art. 2, p. 5; Wharton Poor, *op. cit.*, p. 1.

4. Bordeaux, amirauté, 21 mars 1654; ordonnance 1681 (liv. III, tit. III, art. 27).

5. Allemagne (art. 634, C. com.); Finlande (C. com., art. 86); Pays scandinaves (art. 112); Espagne (art. 679); Argentine (art. 1007); Chili (art. 1008).

6. Lyon-Caen, *op. cit.*, n° 638; Rouen, 21 novembre 1899 (D. 1900-2-204), par analogie.

7. Ripert, *op. cit.*, n° 1366; Rouen 6 juillet 1899 (*R. M.*, 14, 17)

Le cas du navire non équipé, ou coque nue, donne lieu à plus de doute¹, mais il faut y voir un affrètement² non seulement au point de vue économique (l'affrèteur emploie sans doute le navire pour effectuer des transports), mais aussi juridiquement, car le fait d'être sans équipage n'est qu'une modalité du contrat.

Mais existe-t-il alors des cas de vrai louage ? La doctrine³ sans faire de précisions l'affirme, et la jurisprudence étrangère aussi⁴.

M. Ripert⁵, trouve certains exemples d'une location de navire sans qu'il y ait affrètement et notamment dans des cas où il n'y a pas de transport. Par exemple on loue un navire pour faire une école flottante, ou pour faire un magasin.

II. Le transport et le contrat de dépôt.

Le rapprochement du contrat de transport avec le contrat de dépôt a été aussi assez souvent signalé. Le voiturier est une sorte de dépositaire. Une chose lui est confiée qu'il doit conserver et restituer.

Les travaux préparatoires du Code civil parlent de dépôt et nombreux sont les auteurs qui trouvent des ressemblances entre le contrat de transport et celui de

1. Emil Sauvage :

2. Ripert, *op. cit.*, n° 1352; Denise, *Rapport sur l'avant-projet du Code international de l'affrètement* (*Bulletin de l'Ass. franç. de Droit mar.*, 1912, n° 52, p. 7).

3. Cresp et Laurin, *op. cit.*, II, p. 10; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 622 et 660; Vermond, *op. cit.*, n° 132. *Contra* : Danjon, *op. cit.*, t. II, n° 638.

4. Venise, 5 mars 1897 (*R. M.*, 13, 278); Trib. Empire all., 27 mars 1901 précité; Pays-Bas, Cass., 15 janvier 1909 (*R. M.* 25, 563).

5. Ripert, *op. cit.*, n° 1353.

dépôt¹. On s'attache surtout à l'analogie de son cas avec celui de l'aubergiste à qui des choses sont également confiées sans qu'il puisse s'en servir². L'art. 1782 du Code civ. assimile le voiturier à l'aubergiste « *pour la garde et la conservation des choses qui lui sont confiées* » ... « *pour être placées dans leur bâtiment ou voiture* » (art. 1783).

Cette assimilation du Code civil qui a fait affirmer à certains auteurs que le transport est un contrat de dépôt, n'est pas du tout concluante. La nature même du contrat de dépôt, qui par son essence est un contrat gratuit s'y oppose. D'autre part, le dépôt est un contrat d'exécution sédentaire qui ne prévoit aucun déplacement, tandis que le transport par sa définition même prévoit un déplacement obligatoire.

Ces observations suffisent à écarter la théorie du transport-dépôt, mais n'empêchent pas d'admettre qu'à l'occasion d'un transport, mais en dehors du contrat, le dépôt ne puisse pas exister. Ainsi le voiturier avant ou après que le contrat de transport soit conclu, peut jouer le rôle d'un dépositaire pour les marchandises apportées à son domicile en vue d'être transportées. Dans ce cas, il est soumis, comme tout dépositaire à l'art. 1928 (Code civ.). L'hypothèse du dépôt des bagages en consigne en est le cas³.

1. Louis Sarrut, *op. cit.*, n^{os} 2 et 3.

2. Fromangeot, *De la faute comme source des responsabilités en droit privé*, p. 242-3, fait remarquer que déjà les Romains trouvaient cette ressemblance (Dig. liv. IV, tit. 9).

3. Paris, 8 mars 1894 (D. 98-2-462).

3. La combinaison des contrats de louage et de dépôts

La combinaison des contrats de louage et de dépôt a eu plus de succès et, très longtemps, le contrat de transport fut considéré comme ce mélange.

Les travaux préparatoires du Code de com. ne font qu'approuver cette façon de voir¹. L'art. 105 primitif était conçu : « *Le marché fait avec les voituriers par terre ou par eau est un contrat mixte qui participe de la nature du contrat de louage et de celui de dépôt* ». Cette affirmation fut écartée sur le refus du Tribunat, non pour inexactitude, mais parce qu'elle fut trouvée inutile et de portée simplement doctrinale².

Le transport serait la fusion des deux contrats : louage d'ouvrage en tant que le voiturier s'oblige envers l'expéditeur à faire quelque chose, notamment le transport et dépôt pour le fait que le voiturier reçoit en garde l'objet à transporter pour le restituer à destination.

Cette conception existe depuis le Droit romain, mais ici l'idée de dépôt avait une tout autre explication. Son application fut tout à fait d'ordre pratique, on avait mis la notion de dépôt dans le contrat de transport pour soulager la responsabilité du voiturier. Celui-ci recevant la marchandise en dépôt pour la restituer dans un autre endroit, voyait sa responsabilité diminuée. De cette façon sa responsabilité était moins lourde, car en qualité de conductor, il devait être « *vir diligentissimus* »

1. Loqué, *op. cit.*, p. 369, t. XIV; Duverdy, *op. cit.*; Troplong, n° 965.

2. Séance du 28 Nivôse an XII (Loqué précité).

(Ulpien L. 25, p. 7, XIX, 2) tandis qu'en qualité de dépositaire, il ne répondait que de sa négligence (Gaius, L. I, p. 5, XLIV, 7) et dans les Digestes on trouve (Pomponius, L. 12, XVI, 3) beaucoup d'applications de cette nature¹.

Dans notre Droit, cette conception a été reprise et aussi bien la doctrine² que la jurisprudence³ lui ont fait un très grand crédit.

Cette conception est réfutable pour les mêmes arguments employés déjà pour le louage et le dépôt tout seul.

Certains partisans de cette théorie sont allés beaucoup trop loin et ont demandé, pour que le contrat soit parfait, le commencement d'exécution après dépôt. L'application de cette idée ne tarde pas à donner lieu à des non-sens. Ainsi si on admet qu'en cas d'empêchement du transport⁴, le voiturier doit prévenir l'expéditeur qui a la faculté de résilier le contrat⁵, on admet en même temps l'existence du contrat sans que l'exécution soit nécessaire pour sa formation. Une autre conséquence directe serait que le voiturier ait la qualité de dépositaire jusqu'à l'exécution du contrat, solution

1. Gustave Féolde, *op. cit.*,

2. Lyon-Caen et Renault, *Traité de Droit commercial*, 5^e édit., 1921-1929, n° 560, t. III; Sarrut, *op. cit.*, n° 2; Calluci, *Il contratto di trasporto*, n° 203; René Roger, *Manuel juridique, théorique et pratique des transports*, Paris, 1922, n° 7; Franchi, *Manuale di diritto commerciale*, Torino, 1890, t. I, p. 327; Supino, *Istituzione di diritto commerciale*, n° 244; Parodi, *Lezioni di diritto commerciale*, Genova, 1854, t. I, p. 108.

3. Cass. Torino, 23 décembre 1885 (*Foro ital.* 1886-1-344); Milano, 26 juin 1891 (*Foro ital.* 1891-1-1051); Milano, 30 avril 1895 (*Foro ital.*, 1895-1-855).

4. Bedaridde, *Des Commissionnaires*, p. 89, n° 247; Coppa Zucarri, *op. cit.*, p. 27.

5. Code com. italien, art. 395.

contraire au principe que le contrat de transport dure depuis la réception de la marchandise jusqu'à sa délivrance au destinataire¹ et que pendant ce temps, le voiturier est responsable comme transporteur. De même, en admettant cette théorie, si le voiturier se prévalait de la faculté de suspendre l'exécution du transport², il deviendrait dépositaire et le contrat de transport un contrat sous condition suspensive; en ce cas, le droit du destinataire devient lettre morte, car si le voiturier n'exécute pas le transport et n'avise pas non plus l'expéditeur pour que celui-ci agisse le destinataire n'a pas le droit d'intervention, le contrat de transport, d'où dérive son droit, n'existant pas ou n'existant plus³.

4. Le transport et le contrat de mandat

L'idée que le contrat de transport ne serait qu'un mandat où l'expéditeur serait le mandataire du destinataire, a ses partisans aussi bien en doctrine⁴ qu'en jurisprudence et même en législation.

Certains arrêts de la Cour de Cassation belge⁵ approuvent ce point de vue et le Code suisse des obligations⁶ avec le Code argentin⁷ de commerce reprennent cette conception du transport.

1. *Ibid.*, art. 400.

2. *Ibid.*, art. 396.

3. Arnoldo Bruschetti, *op. cit.*, p. 12.

4. I. B. Lanckmann, *Traité de transport par chemin de fer en Belgique*, Bruxelles, 1876, n° 2 et 8; Marchesini, *Il contratto di trasporto per strada ferrata*, Torino, 1888, t. II, n° 3.

5. Cass. Belg., 17 juillet 1873 (Pass., 1873-1-302); Liège, 27 juillet 1873 (Pass., 73-2-3).

6. Code suisse des obligations, art. 402.

7. Code de commerce argentin, art. 164 qui qualifie des mandataires commerciaux les transporteurs.

Le mandat est le contrat par lequel une des parties donne à l'autre le pouvoir, que celle-ci accepte, de la représenter, à l'effet de faire en son nom et pour son compte, un acte juridique ou une série d'actes juridiques¹. De cette définition résultent les caractères du mandat² : 1. Le mandataire est chargé d'accomplir des actes juridiques; 2. De représenter son mandant.

Si l'on veut appliquer maintenant la définition du mandat à notre contrat on remarque vite que l'application n'est pas acceptable malgré certains avis. Le voiturier ne fait pas d'actes juridiques. Les opérations qu'il est chargé de faire sont surtout d'ordre matériel (manutention, chargement, déchargement, bâchage, etc...). Ses actes juridiques même, n'ont qu'une portée réduite; ils ne produisent de l'effet qu'à l'égard de l'expéditeur ou du destinataire, parties du contrat. Le transporteur ne représente pas non plus l'expéditeur. Il ne travaille pas en son propre nom, mais bien pour le compte d'autrui et le destinataire n'est pas un tiers. Il est si peu tiers qu'il suffit de son acceptation pour qu'il prenne la place de l'expéditeur lui-même. D'ailleurs, ce n'est pas le voiturier qui fait naître les obligations entre l'expéditeur et le destinataire; le lien juridique existait sans doute avant que le voiturier soit appelé à prendre place dans le contrat. Une autre difficulté pour admettre cette idée, c'est la presque impossibilité d'expliquer comment le mandat prend fin par la délivrance de la

1. Aubry et Rau, *Cours de Droit civil français*, 12 vol., 1897-922.

2. Planiol, *Traité de Droit civil*, n° 2232; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n° 363; Cass., 7 avril 1886 (D. 1886-1-220). *Contra* : Collin et Capitant, *op. cit.*, t. II, p. 707.

chose au destinataire, envers lequel rien ne l'oblige. Il faudrait pour cela admettre que le voiturier cesse à un moment donné de représenter l'expéditeur pour devenir le mandataire du destinataire. Cette notion très discutable, au lieu de simplifier, complique davantage le problème¹.

Si l'on tient compte que le contrat de transport est un contrat synallagmatique et que le mandat ne l'est pas, l'admission de ce dernier devient une fois de plus impossible.

En pratique, le voiturier jouit d'un privilège accordé par l'art. 2102, al. 2, du Code civil, que le mandataire n'a pas. De plus, les règles du mandat se concilient mal avec celles du contrat de transport, surtout pour l'exercice des actions accordées par la loi.

On voit que la réfutation de cette conception de transport-mandat, est facile et on peut affirmer que cette construction n'est plus acceptée aujourd'hui². Comme nous l'avons déjà remarqué pour le dépôt, cela n'empêche pas qu'on trouve à propos d'un transport un mandat, mais toujours dans un autre ordre d'idées. Ainsi le patron d'un voyageur de commerce peut actionner la compagnie de transport pour les bagages de son mandataire³.

5. Le transport et le contrat de commission

L'idée d'assimiler le contrat de transport à la commission est venue du fait du Code de commerce lui-

1. Bruschettini, *op. cit.*, p. 9; Ercole Vidari, *Corso*, III, n° 2996. *Contra* : Straffa, article dans la *Rivista de diritto commerciale*, 1898, col. 649.

2. Jossierand : *op. cit.* n. 362.

3. Cass., 26 décembre 1896 (S. 1897-1-237).

même qui parle du transport à propos de la commission au titre 6 du livre I du Code, aux sections 3 et 4, intitulées : « *Des commissionnaires pour les transports par terre et par eau* » et « *Du voiturier* ». De ce fait, d'après ce Code, le transport rentrerait dans l'opération de la commission.

Pour nous, il s'agit de voir si le transport est une commission, ou dans quelle mesure la commission fait partie du contrat de transport.

Par définition « *la commission est un mandat salarié et le commissionnaire de transport est celui qui fait des marchés de transport avec des voituriers en son nom personnel et pour le compte de son commettant, l'expéditeur*³.

Il faut savoir distinguer deux sortes de commissionnaires de transport, d'après le fait qu'il agit ou non en son nom personnel. S'il agit au nom de l'expéditeur, fait d'ailleurs très rare en pratique (ex. : le commissionnaire qui transporte les colis jusqu'à la gare), on est en présence d'un mandataire avec responsabilité limitée à son fait et qui, dans notre cas, prend fin avec la livraison de la marchandise au premier destinataire.

La question reste donc pour le cas où le commissionnaire agit en son propre nom. Ce cas est très fréquent et le commissionnaire de transport est une personnalité nécessaire dans l'organisation des transports de nos jours. Généralement, l'expéditeur ne traite pas avec le voiturier, mais bien avec un commissionnaire de trans-

3. Thaller, *Traité de droit commercial*, Paris, 1926, p. 587.

port qui se charge de lui faire parvenir la marchandise à destination. Dans les transports successifs, il existe par définition même, chaque voiturier étant à tour de rôle voiturier pour son parcours et commissionnaire au delà.

La question est de savoir si ce personnage, qu'on appelle commissionnaire de transport, est un commissionnaire ou un transporteur, et quelle est la nature de l'opération qu'il conclut avec l'expéditeur.

Juridiquement, la commission est un mandat et pour que notre opération soit un mandat, elle doit avoir ses caractéristiques, or nous avons vu et nous verrons que la commission-transport s'éloigne souvent du mandat.

Ainsi, par la nature de l'opération, le commissionnaire ne doit toucher que sa commission et rien de plus, ne faire que l'intermédiaire et ne pas spéculer sur le transport¹. Or, en réalité, il traite à forfait et il gagne généralement en spéculant sur le prix de transport, ce qui enlève à notre opération un des principaux caractères de la commission.

En sa qualité de mandataire, le commissionnaire ne répond pas de la solvabilité de la personne avec laquelle il traite. Dans notre cas, au contraire, il est responsable; c'est-à-dire, qu'il a plus d'obligation qu'un commissionnaire. Il serait tenu seulement si, par une clause spéciale, il se portait ducroire². Or, d'avis de ceux qui veulent défendre la commission, l'art. 99 du Code de com., sous-entend cette clause dans notre cas et le com-

1. Roger, *op. cit.*, n° 48.

2. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 631; Cass., 24 avril 1872 (D. 1873-1-68), note Boistel sous D. 1876-1-246.

missionnaire de transport est obligé par la loi. Sa faute serait une « *coulpa in eligendo* » et c'est son défaut dans le choix qui lui serait imputable. Cette théorie est défectueuse, car pratiquement, le commissionnaire de transport doit généralement suivre un parcours qui n'appartient qu'à un seul voiturier où il n'y a pas de choix possible.

M. Josserand¹, trouve une explication plus heureuse. D'après son opinion, le commissionnaire-transporteur et, en cas de transports successifs, le commissionnaire-chargeur est un simple commissionnaire, et le mandat explique très bien ses obligations qui découlent toutes de l'étendue de son mandat. En effet, le commissionnaire s'oblige envers l'expéditeur à lui faire parvenir la marchandise à un point déterminé et jusqu'à l'arrivée à destination il est tenu par le contrat. Si, en pratique il est obligé pour accomplir son mandat de faire appel à des intermédiaires, son contrat existe toujours et c'est toujours lui qui en est responsable². La substitution qu'il fait ne le décharge pas de ses obligations, car le substitué n'est envers le mandant que le préposé du mandataire et ce dernier en répond comme comettant. Cette opinion explique bien tous les caractères de notre opération et les obligations du commissionnaire-transporteur : a) Sa responsabilité pour les voituriers subséquents. b) Le fait que les intermédiaires ne sont pas responsables des voituriers qui les suivent, car ils n'ont

1. Josserand, *op. cit.*, n° 735, 2^e édit., 1926.

2. Aubry et Rau, *op. cit.*, t. IV, § 413, note 14 : « Si le mandataire est autorisé à substituer, il ne peut pas, par la substitution, se décharger du mandat ».

pas, comme le premier commissionnaire un contrat avec l'expéditeur. c) Le commissionnaire cesse d'être responsable si l'expéditeur lui indique les intermédiaires à prendre. d) En cas de clause formelle sa responsabilité est réduite ou peut même disparaître.

Cette explication, bien que fort ingénieuse et juridiquement acceptable a pratiquement peu d'intérêt. La vie économique fait que le commissionnaire de transport se transforme par nécessité en voiturier et que les deux qualités se trouvent dans la même personne. De cette façon, les commissionnaires ne risquent plus de ne pas trouver de voiturier au besoin. Ils sont voituriers pour une partie de distance et commissionnaires pour le reste, et assument ainsi les deux obligations¹. Cette pratique est devenue même obligatoire pour les Compagnies de chemin de fer².

On voit donc que les deux institutions se chevauchent l'une l'autre et la pratique tend à les fondre en une seule.

Le Code pourtant traite différemment ces deux institutions. Le voiturier a ainsi un privilège basé sur l'art. 2102-6° du Code civil, tandis que le commissionnaire est soumis à l'art. 95 du Code de com. Le voiturier doit subir les dispositions de la loi du 17 mars 1905, sur les clauses de non-responsabilité, tandis que le commissionnaire en vertu de l'art. 98 du Code de com. garde la faculté de s'exonérer.

Une particularité à remarquer, c'est le droit d'inter-

1. René Roger, *op. cit.*, n° 53.

2. Cahier des charges, art. 61, § 5; Cass., 20 juillet 1875 (D. 1877-1-494).

vention de l'expéditeur. En vertu du contrat de commission, les personnes liées sont le commissionnaire et le destinataire, tandis que l'expéditeur reste en dehors et ne pourra exercer son droit sur la marchandise qu'à travers le droit du commissionnaire, en vertu de l'action oblique de l'art. 1166 ce qui est très fâcheux. La Cour de Cassation¹ a tout de même, pour des raisons d'ordre pratique et pour sauvegarder les droits de l'expéditeur à l'encontre des créanciers du commissionnaire, donné à l'expéditeur une action directe tirée de l'art. 101 du Code de commerce sur la lettre de voiture qui forme le contrat entre les trois personnes, l'expéditeur étant la troisième.

Malgré toute cette discussion sur la nature de notre opération, la pratique tend à confondre les deux opérations distinctes des Codes. Le commissionnaire devient de plus en plus voiturier et cette confusion donne naissance à l'entrepreneur de transport². La commission, peut-on dire, ne subsiste que dans le seul cas de groupage, où l'utilité pratique l'a laissée subsister.

6. Le contrat de transport contrat d'entreprise

Après avoir passé en revue les différentes théories sur la nature juridique de notre contrat, nous voyons que ni les codes, ni les auteurs, ni la jurisprudence, ne sont d'accord pour faire entrer le contrat de transport

1. Cass. Req., 22 juin 1903 (D. 1904-1-242); Cass., 24 mai 1897 (D. 1898-1-23), note Sarrut.

2. Louis Sarrut, *op. cit.*, n° 10; Ch. Duverdy, *op. cit.*, n° 4; I. Alauzet, *Commentaires du Code de commerce*, Paris, 1868, t. II, p. 342 et suiv.

dans une des grandes catégories de contrats déjà existantes.

Il n'est pas moins vrai que le contrat de transport a des parentés avec les contrats étudiés et avec d'autres aussi, mais ce n'est pas étonnant ni unique. Dans notre droit, nombreux sont les contrats qui se ressemblent mais qui ne se confondent pas. Ainsi le gage et le dépôt, le dépôt régulier avec l'irrégulier, le prêt maritime avec l'assurance, etc... Tous ces contrats avec des caractères communs ne se confondent pas et chacun garde son indépendance et ses particularités. Il ne faut pas procéder comme on l'a fait au Moyen-âge avec les contrats de sociétés et d'assurances, et vouloir à tout prix faire entrer le contrat de transport dans une catégorie de contrats déjà existante.

Le contrat de transport est né des nouvelles nécessités économiques que la civilisation actuelle nous a données. Il ne faut pas s'obstiner à le rendre caduc et à ne pas tenir compte que des nouvelles conditions économiques peuvent nous donner un nouveau contrat important qui puisse exister et se justifier seul, sans l'aide des notions antérieures.

D'ailleurs, la plupart des auteurs reconnaissent plus ou moins l'existence de ce contrat *sui generis* et tâchent de lui donner ses caractéristiques.

Prenant la définition que donne M. Planiol sur le contrat d'entreprise : « *Un contrat par lequel une personne s'oblige d'accomplir pour une autre un travail déterminé, moyennant un prix proportionnel au travail*¹ »

1. Planiol, *op. cit.*, t. II, p. 592, n° 1884, 1887 et suiv.; Josserand, *op. cit.*, n° 365; Collin et Capitant, *op. cit.*, t. II, p. 580.

on voit que cette conception, cette définition, conviennent à merveille à notre contrat; où la rémunération n'est pas à temps comme pour le louage, mais bien forfaitaire comme dans une entreprise. Les partisans de notre conception de l'entreprise de transport sont très nombreux¹.

Ce contrat ainsi défini d'entreprise de transport, et dans lequel le voiturier est l'entrepreneur, est bien caractérisé. C'est donc dans la catégorie des entreprises que nous plaçons le contrat de transport. Dans cette classification où nous trouverons déjà les entreprises de déménagement, de spectacles, de constructions et où l'entrepreneur est en contact avec le public lui-même. Les Codes mêmes, sans spécifier, qualifient d'entreprise le transport².

De cette construction juridique découle pour le voiturier une certaine indépendance qui lui confie la maîtrise de l'opération. Une fois le contrat conclu, c'est lui l'entrepreneur, qui dirigera toute l'opération.

1. Duverdy, *op. cit.*, n° 1; Josserand, *cit. supra*, Ripert; Franchi, *op. cit.*, n° 327; Calluci, n° 302; Bruschettini, *op. cit.*, p. 12-13.

2. Code civil, art. 1785, Code de com., art. 632.

CHAPITRE II

LES ELEMENTS DU CONTRAT DE TRANSPORT

Ayant connaissance maintenant de la nature juridique de notre opération, qui est un contrat d'entreprise, nous allons étudier ses éléments comme pour tout autre contrat : l'objet et la cause du contrat, le consentement et sa valeur dans notre opération, et les personnes qui y prennent part.

1. **Objet et cause du contrat de transport**

En principe, toute chose peut être transportée. En fait, les Compagnies de transport publient dans leurs tarifs et règlements les restrictions auxquelles sont soumises les objets à transporter quant au contenu, poids, dimensions, emballage, etc...

Ces restrictions très importantes sont des détails qui n'intéressent pas juridiquement notre contrat.

La cause du contrat de transport, qui est un contrat de nature purement synallagmatique est comme pour tout contrat de ce genre, les prestations des deux parties¹.

1. Collin et Capitant, *op. cit.*, t. II, p. .

Dans notre cas, l'obligation du transporteur, c'est le déplacement de l'objet ou de la personne en temps convenu et de la part de l'expéditeur ou du voyageur, le paiement du prix.

Le déplacement de l'objet est l'essence du contrat de transport. On ne peut pas concevoir un transport sans qu'il y ait un déplacement. Même économiquement le transport, c'est circulation, donc déplacement.

Bien que le transport soit toujours un déplacement, le contraire n'est pas toujours valable, car on trouve des déplacements qui ne sont pas des transports.

Dans la pratique, la jurisprudence a eu à se prononcer sur différentes espèces et décider s'il y a ou non transport.

Ainsi, à l'occasion de l'application de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents de travail, les tribunaux, qui rangent l'entreprise de transport parmi les opérations soumises à la loi, ont décidé que dans les cas suivants, il n'y a pas contrat de transport :

a) Lorsque l'aubergiste envoie chercher ses clients par une de ses voitures.

b) Lorsque le commerçant livre la marchandise à ses clients.

c) Lorsqu'un commerçant fait prendre sa marchandise chez un fournisseur, ou lorsque l'industriel fait chercher les matières nécessaires à sa fabrication.

Les dernières hypothèses se conçoivent très bien, car l'expéditeur et le voiturier se confondent dans la même personne. Plus difficile est le cas de l'aubergiste qui envoie chercher ses clients. On s'est refusé à voir

dans ce cas un contrat de transport, car le transport n'est là qu'une opération accessoire; le *negotium principal* étant le séjour du voyageur à l'hôtel¹; certains auteurs critiquent cette opinion et trouvent dans ce cas les éléments d'un contrat de transport².

Manèges forains. — Une autre catégorie des questions mises en cause sont les manèges forains. Bien qu'avec de vagues liens avec le transport mais à cause du déplacement qui existe, on s'est demandé s'il n'y a pas de contrat de transport.

Les différents arrêts de jurisprudence, non seulement se refusent à voir dans ces opérations des contrats de transport, mais plus encore ils n'y trouvent même pas de responsabilité contractuelle. L'entrepreneur forain n'est pas un transporteur et sa responsabilité n'est que délictuelle et suivant le cas on applique les art. 1382, 1383 ou 1384-1³.

Des auteurs admettent pourtant pour cet entrepreneur une responsabilité contractuelle tirée de l'art. 1147.

Le prix, est l'obligation du voyageur ou de l'expéditeur; c'est la contre-partie de l'obligation du transporteur. Notre contrat étant un contrat synallagmatique parfait et onéreux, le prix est un élément essentiel.

Il s'est posé la question si le contrat de transport peut se conclure sans qu'il existe un prix, c'est-à-dire gratuitement.

1. Josserand, *op. cit.*, n° 286.

2. René Roger, *op. cit.*, n° 65.

3. Rouen, 17 mai 1924 (trottoir roulant); Nancy, 26 juin 1925 (chaise tournante); Paris, 22 février 1926 (balançoire circulaire); tous D. 1927-2-25 avec note H. Lalou.

La plupart du temps le transport est conclu moyennant argent, mais il arrive qu'un transport se fasse à titre gratuit. La question est de savoir si, dans ce cas, nous sommes toujours en face d'un contrat de transport et si le voiturier est lié contractuellement avec l'expéditeur ou avec la personne transportée.

Depuis le Droit romain cette question a été résolue dans le sens que, le prix étant un élément essentiel du contrat, il est obligatoire (Paul, Gaius)¹. Le prix (le *merces*) forme le contrat, autrement on est en présence d'une donation et le voiturier est donataire.

De nos jours, il n'y a plus de désaccord et tout le monde est unanime à admettre l'obligation du prix dans le contrat de transport, qui est un contrat purement à titre onéreux.

Si un transport est effectué gratuitement, on n'est pas en présence d'un contrat de transport, et les personnes qui prennent part à ce transport ne sont pas liées par un contrat, c'est-à-dire qu'en cas de responsabilité, celle-ci n'est pas contractuelle mais bien délictuelle².

Ceci posé, la discussion n'est pas close, car bien qu'en face d'une responsabilité délictuelle en cas d'accident, on discute beaucoup pour savoir quel article il faut appliquer dans la matière. Est-ce qu'il faut traiter ce cas dans l'esprit de l'art. 1382 sur la responsabilité délic-

1. Gustav Fœlde, thèse citée.

2. Jossierand, *op. cit.*, n° 103; René Roger, *op. cit.*, n° 11; Sarrut, *op. cit.*, p. 1; Grenoble, 15 novembre 1915 (*Gaz. Pal.*, 253, 1922); Cass., 15 juin 1926 (S. 1926-1-249), note Esmaïne; Cass., req., 9 juin 1928 (D. 1928-1-153), note Savatier; Cass., 27 mars 1928 (*B. T.*, mai 1928).

tuelle en général, ou appliquer l'art. 1384-1^{er} al. qui facilite la tâche de la victime¹ ?

II. Le consentement et sa valeur dans le contrat de transport

Le contrat de transport fait partie de la catégorie des contrats synallagmatiques parfaits, c'est-à-dire de ces contrats où les obligations sont des deux côtés.

Dans tous ces contrats, la volonté doit jouer le rôle principal et le consentement des parties forme le contrat.

Pour que le consentement soit valable dans la conclusion du contrat, on ne lui demande que d'avoir les mêmes caractères et les mêmes qualités qu'on lui demande pour la validité de toute autre obligation consensuelle de droit civil.

Ce qui nous intéresse particulièrement dans notre contrat, c'est le point très discuté de savoir si le transport donne naissance à un contrat de nature consensuelle ou de nature réelle, pour savoir quelle est la valeur du consentement dans notre contrat.

1. Les avis sont partagés quant aux applications des art. 1382 ou 1384-1 (Josserand, *Les Transports bénévoles et la responsabilité des accidents automobiles*, chronique dans D. H. 1926-21).

a) On veut appliquer tout simplement l'art. 1382 comme pour tout délit (Georges Ripert : note sous Cass., 27 mars 1928; D. 1928-1-145; A. Ricole, note sous Dalloz, 1926-2-121; Cass., 21 février 1927; D. 1927-1-97, note Ripert; Savatier, note sous D. 1925-2-44).

b) D'autres proposent une distinction; ils appliquent l'art. 1382 pour les personnes qui accompagnent le voiturier, et l'art. 1384-1^o pour les autres victimes.

c) Enfin, d'autres proposent l'application de l'art. 1384-1 dans tous les cas (Josserand, D. H., 1926-21, note sous D. 1927-1-137).

Bien qu'en principe l'art. 1382 paraît celui qui doit être appliqué, nous tenons compte de la nouvelle tendance jurisprudentielle, qui pour mieux assurer le tiers et justement en matière automobile, le cas le plus fréquent de transport bénévole, et nous nous rallions à ceux qui demandent l'application de l'art. 1384, 1^{er} al. dans notre matière.

Les partisans des deux théories opposées sont fort nombreux et chacun à ses arguments pour ou contre, ce qui fait que le différend ne soit pas définitivement tranché.

Ce débat a remis une fois de plus en question l'existence même, dans notre droit positif, des contrats réels.

La réalité de certains contrats vient du formalisme du Droit romain, où à l'origine on n'admettait pas qu'un lien juridique pût être établi sans aucune forme. Mais depuis l'ancien droit, le consentement prend un grand avantage sur le formalisme du droit. Le célèbre adage de Loisel : « *On lie les bœufs par les cornes et les hommes par les paroles et aulant vaul une simple promesse ou convenance que les stipulations du Droit Romain*¹ », est trop connu et en dit beaucoup.

Le principe de notre droit se trouve dans l'art. 101 du Code civil qui définit le contrat « une convention par laquelle une ou plusieurs personnes s'obligent envers une ou plusieurs autres, à donner, à faire ou à ne pas faire une chose », ce qui affirme la grande valeur reconnue au consentement. Tout de même, le Code accepte quelques contrats réels : Le dépôt, le gage, le commodat, etc. Or on a affirmé que ces contrats, même prétendus réels, ne le sont pas, car la soi-disant réalité n'est que le perfectionnement du contrat qui existe déjà consensuellement. Ainsi le dépôt se forme consensuellement par la disposition de l'art 1921 et la réalité de l'art. 1919 n'est que son perfectionnement².

1. Loisel, *Institutions coutumières*, liv. III, t. VII, règle 2.

2. Le Code suisse des obligations approuve d'ailleurs ce point de vue quant au prêt à usage (art. 305), prêt à consommation (art. 312) et

Tous ces contrats sont d'ailleurs classés dans la catégorie des contrats unilatéraux. Or, notre contrat de transport est un contrat synallagmatique parfait¹ ce qui reviendrait à dire que le reconnaître réel équivaldrait à la création d'une nouvelle catégorie de contrats réels synallagmatiques dont le seul exemplaire serait le nôtre.

Des auteurs, même admettant la réalité des contrats de nos jours, écartent le contrat de transport². Sans aller plus loin dans la mise en doute de la réalité de certains contrats, il nous suffit simplement de constater que la tendance juridique est vers la consensualité des contrats plutôt que vers la réalité.

Dans notre cas la discussion dépasse la portée doctrinale. L'intérêt pratique de la dispute est même très grand, surtout pour la connaissance du moment de la formation du contrat, qui fixe le point de départ des responsabilités.

Malgré tout, les partisans de la réalité du contrat de transport sont nombreux³ et la jurisprudence leur paraît favorable⁴.

dépôt (art. 472). M. Vigié (*Traité de droit civil*, t. II, n° 1111, t. IV, n° 1015, 1030, 1200) soutient que nos contrats prétendus réels sont véritablement consensuels et que la remise de la chose, loin de les parfaire, constitue l'exécution d'une obligation antérieure. Même sens Combescure, article dans la *Revue critique*, 1903. *Contra* : Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, t. I, n° 23.

1. Voir *supra*.

2. Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, p. 272-277.

3. Bruschettini, *op. cit.*, p. 8; Vidari, *op. cit.*, n° 2997; Sarrut, *op. cit.*, n° 3; Supino, *op. cit.*, 6^e édit., n° 244; René Roger, *op. cit.*, n° 3; Lanckmann, *op. cit.*, n° 11; Lyon-Caen et Renault *op. cit.* n° 559; Aubry et Rau, *op. cit.*, t. V, p. 621, Savidan.

4. Répertoire Dalloz, n° 18; Caen, 7 juin 1905 (D. 1908-2-364); Besançon, 29 juillet 1913 (*B. A.*, 1917-2-11; D. 1917-2-92); Cass., 27 mai 1918 (*Gaz. Pal.*, 1918-19-1-361).

La plupart des auteurs affirment que le contrat n'est formé qu'après remise de la marchandise et que jusqu'à ce fait il n'y a que promesse de transport mais pas de contrat. Cette promesse est une sorte d'avant-contrat susceptible d'engendrer dans certains cas des dommages-intérêts en vertu de l'art. 1142 du Code civil. Le contrat lui-même ne prend naissance qu'après dépôt de la marchandise.

On a même invoqué des arguments de texte. Ainsi d'après l'art. 101 du Code de com. (art. 392 du Code italien) en cas de transport, a lieu la rédaction d'une lettre de voiture. Bien que non élément essentiel dans la formation du contrat, notre contrat n'étant pas un contrat littéral¹, son existence est possible toutes les fois qu'il y a transport. Admettant le contrat consensuel et la possibilité de le conclure avant le dépôt de la chose, la lettre de voiture ne pourra pas exister dans ce cas faute de connaître exactement la marchandise, c'est-à-dire que l'existence de la lettre de voiture, qui par principe doit pouvoir exister chaque fois qu'il y a transport n'existera pas dans notre cas, ce qui équivaut à dire que le transport même ne peut pas exister¹. Un autre argument est tiré de la responsabilité du voiturier pour la chose qu'il transporte (art. 400 Code de com. ital.). Or, les obligations d'après le principe de notre droit positif, surgissent au moment de la conclusion du contrat, ni avant ni après. Par conséquent le voiturier pour répondre de la marchandise doit être en possession de la chose, c'est-à-dire que le contrat se forme au moment

1. Bruschettini, *op. cit.*

de la prise en possession¹. Beaucoup d'auteurs, pour concilier les esprits, admettent la combinaison des deux possibilités. Le contrat se conclut par la volonté des parties, il est donc consensuel quant à sa conclusion, mais il ne devient parfait qu'après la remise de la chose, il est donc réel quand à sa perfection². On a voulu voir les deux possibilités d'après que le voiturier est libre ou non. Pour le voiturier libre, le contrat serait réel, pour les autres chargés d'un service public, il serait consensuel³.

Contre ces affirmations de réalité du contrat, les partisans⁴ de la consensualité du contrat de transport ont des arguments décisifs. Avant tout, le principe même de notre droit est tout à l'avantage des contrats consensuels et contre les contrats réels qui ne peuvent exister sans un texte formel, surtout dans le droit commercial⁵. Le contrat de transport est un contrat synallagmatique parfait, ce qui écarte une fois de plus la possibilité de la réalité. Le Code aussi offre un argument de texte, car il place le contrat de transport parmi les louages d'ouvrage (art. 1782 Code Civil) qui par définition sont des contrats consensuels. Même ceux qui n'admettent

1. Jossierand, *op. cit.*, n° 79; René Roger, *op. cit.*, n° 67; Sarrut, *op. cit.*, n° 4; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 564; Thaller, *op. cit.*, n° 1168; Duverdy, n° 9.

2. Louis Sarrut, *op. cit.*, n° ; Thaller, *op. cit.*, n° 1166; Sarrut, sous D. 1890-2-67.

3. Caen, 31 juillet 1908 (*Rec. Caen*, 1908, p. 220).

4. Jossierand, *op. cit.*, n° 78-80; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, p. 272; Huc, *Droit civil*, 15 vol., Paris, 1892-1903, t. X, p. 554; Demaux-Lagrange, thèse cit., p. 20-35; Carpentier et Maury, *Traité de chemin de fer*, n° 2481; Demolombe, *Cours de droit civil*, t. XXIV, p. 33; Parodi, *op. cit.*, p. 17. La littérature allemande : Schott, Eger; Calluci, *op. cit.*; Ferraud-Giraud, *Commentaires du code des transports*, 3 vol., t. I, n° 3; Duverdy, *op. cit.*, n° 6; Henry Sabaté, thèse, Toulouse, 1906, p. 4.

5. Planiol, *op. cit.*, t. II, n° 963; Collin et Capitaint, *op. cit.*, t. II, p. 264; Baudry-Lacantinerie, *op. cit.*, t. IV, § 343, note 18 et 19.

pas que le transport est un simple contrat de louage, lui reconnaissent la ressemblance.

Le Droit romain¹ même considérait le contrat de transport comme une *locatio opéris*, contrat consensuel et de bonne foi, où le seul consentement des parties suffisait pour le conclure (Gaius, Commentaires III. par 35. L. 2 XLIV. 7). Pratiquement dans l'art. 6 P. V. des tarifs des chemins de fer on affirme clairement que la demande régulière des matériaux conclut le contrat de transport. sa nature consensuelle y est donc reconnue².

La Convention de Berne du 14 octobre 1890, sans s'occuper des questions d'ordre théorique, fait ressortir en évidence le caractère consensuel de notre contrat (art. 4 et 5).

La jurisprudence a eu elle aussi l'occasion de se prononcer dans le même sens³.

Quant à nous, notre avis est que la consensualité ne peut pas être mise en doute et nous concluons pour le contrat de transport, contrat de nature consensuelle.

La première conséquence de la consensualité est que seul l'accord des volontés conclut le contrat et non pas de simples faits matériels. Ainsi l'acceptation et la double signature de la feuille d'expédition sans dépôt de marchandise forme le contrat, tandis que le dépôt de la marchandise avant entente complète entre le voiturier et l'expéditeur ne conclut pas le contrat⁴.

1. Gustav Fêolde, *op. cit.*; Lucien Jallet, *Du contrat de transport*, thèse Bordeaux.

2. Rouen, 22 mars 1909 (*Gaz. Pal.*, 1909, sep. 24).

3. Seine comm., 10 janvier 1903 (*Gaz. Pal.*, 1903, nov. 13); Lyon comm., 4 décembre 1907 (*A. ch.*, 1908-1-2).

4. Jossierand, *op. cit.*, n° 80.

Pour le contrat d'affrètement, après discussion la consensualité a triomphé aussi¹, mais bien que consensuel la preuve ne peut être faite que par écrit² (art. 273 Code de com.).

Pour le transport des personnes, la controverse a été moindre justement parce que la personne humaine jouit de la liberté de mouvement et la consensualité ne peut pas faire de doute³.

Moment de la formation et durée du contrat de transport.— L'étude du consentement sert surtout pour savoir quand et à quel moment il faut fixer le commencement et la fin du contrat de transport. C'est-à-dire à savoir depuis quand et jusqu'à quel moment les parties sont liées contractuellement.

Le moment de la formation du contrat de transport est encore très discuté. Cette question renouvelle le débat sur la réalité du contrat, car suivant qu'on admet la réalité ou la consensualité du contrat, le moment de la formation est autre.

Pour ceux qui admettent la réalité du contrat, celui-ci ne commence qu'avec la livraison de la marchandise au voiturier, tandis que pour les partisans de la consensualité du contrat, le moment de la formation coïncide avec l'accord parfait des volontés des parties. Nous ne reviendrons plus sur cette controverse, développée plus

1. Ripert, *op. cit.*, n° 1404, Conception du Code.

2. Ripert, *op. cit.*, n° 1446. En même sens : Pays-Bas (art. 544, C. com.); Italie (art. 548 C. com.); Espagne (art. 652, C. com.); Portugal (art. 541 C. com.); *contra* : Allemagne (art. . . C. com.); Belgique (loi du 10 février 1908 art. 157); lois scandinaves (art. 109 C. com.); Finlande (art. 80 C. com.).

3. Jossierand, *op. cit.*, n° 820.

haut¹, et ayant opté pour la consensualité, nous admettons que le moment de la formation du contrat est celui de l'accord des volontés.

Il nous reste donc à savoir quand on peut dire que l'accord des volontés est parfait et que le contrat est conclu. En ce qui concerne la volonté de chaque partie, il va de soi que son consentement doit être libre et sans aucun vice. La question est de fixer quand ces deux consentements sont mis d'accord pour décider le moment de la conclusion du contrat.

Si l'on est en présence d'un voiturier libre, les deux parties étant présentes au moment même de la conclusion du contrat, celui-ci se forme sur place par l'accord de leurs volontés.

Il en est autrement dans la majorité des cas, quand on a affaire à un service public, à une Compagnie de transport. Dans ce cas le contrat a la forme d'un contrat d'adhésion, les Compagnies étant en éternelle offre envers le public, qui ne fait qu'adhérer à la convention quand il veut s'en servir pourvu qu'il se conforme aux tarifs. Quel est donc le moment de la conclusion de ce contrat ? celui où l'expéditeur affirme sa volonté de faire transporter sa marchandise par la Compagnie ou celui où la Compagnie a pris connaissance de cette adhésion officiellement en signant ?

On voit bien que le moment n'est pas du tout le même, et qu'un écart assez important peut exister pendant lequel la question des responsabilités peut être appelée

1. Voir *supra*.

à jouer son rôle. Les deux possibilités ont été envisagées et la doctrine et la jurisprudence se partagent aussi.

Beaucoup admettent que le moment de la formation du contrat est l'affirmation de la volonté de l'expéditeur de faire transporter sa chose conformément aux tarifs, la Compagnie étant obligée par le cahier des charges d'effectuer tout transport et son refus ne peut pas exister¹.

D'autres réfutent cette théorie, et nous sommes du même avis. Bien que la Compagnie soit en état de sollicitation envers le public, pour que le contrat se forme, l'approbation de la Compagnie doit se faire après l'adhésion de l'expéditeur pour conclure le contrat². Un arrêt de la Cour de Caen confirme notre point de vue³.

L'adhésion de la Compagnie, après la demande de l'expéditeur, est donc nécessaire pour la perfection du contrat. Ici la pratique alourdit le problème, car il est difficile de savoir quels sont les actes qui affirment de la part de la Compagnie son adhésion. Si la feuille d'expédition porte la double signature de l'expéditeur et de l'agent de la Compagnie il n'y a plus de doute sur la validité du contrat⁴. Mais de simples faits matériels sont-ils suffisants ? Différents arrêts sur des questions de faits se

1. Aubry et Rau, *op. cit.*, t. IV, p. 294; Demolombe, *op. cit.*, t. XXIV, n° 72; Sarrut, *op. cit.*, n° 368; Baudry-Lacantinerie et Barde, *op. cit.*, t. I, n° 27; Cass., 17 janvier 1908 (La loi), 3 juillet 1909.

2. Josserand, *op. cit.*, n° 77.

3. Caen (contre Granville), 7 juin 1905 (D. 1908-2-364) : « C'est à tort que les premiers juges ont pensé qu'il était intervenu contrat de transport entre X et la Compagnie parce qu'il a signé une feuille d'expédition... cette pièce qui n'a pas été signée par le préposé de la Compagnie ne constitue qu'une demande d'effectuer le transport ».

4. Caen, précité

contredisent et les solutions diffèrent souvent¹. De l'avis de M. Josserand il serait souhaitable, étant donné le caractère obligatoire des tarifs, de voir dans tout acte de la Compagnie une façon d'adhésion qui rendra la tâche du public plus facile².

Pour le transport des personnes il faut aussi préciser le moment du départ du contrat. Dans le cas du voiturier libre, le point du départ du contrat est la prise en possession du véhicule par le voyageur, car auparavant il n'y pas de lien contractuel³. (Le simple signe fait à un chauffeur ne conclut pas le contrat.) Cette règle s'applique à tout moyen de locomotion où le paiement s'effectue en cours de route : taxi, autobus, etc⁴.

Pour les autres moyens de transport où le prix du voyage se paie d'avance par l'achat d'un ticket, le moment de la formation du contrat est plus discuté, l'intérêt du public et celui des compagnies de transport n'étant pas le même.

La volonté du voyageur d'effectuer le voyage se traduit par deux actes : l'achat d'un billet et la pénétration dans les locaux du voiturier, ce qui en pratique est souvent le même, les billets étant par habitude, délivrés dans les locaux du voiturier.

1. On a jugé contrat de transport dans le dépôt de la marchandise et la présentation de la feuille d'expédition : Seine, 10 janvier 1903 (*Gaz. Pal.*, 13 novembre 1903); et au contraire on a refusé l'existence d'un contrat de transport quand la marchandise a été manipulée en gare : Poitiers, 15 janvier 1906 (D. 1908-2-364).

2. Josserand, *op. cit.*, n° 77.

3. Pour bateau parisien, 24 décembre 1915 (*B. A.*, 1916-2-247).

4. René Roger, *op. cit.*, n° 357. Argument des partisans du contrat réel qui appuient leur thèse en disant que le contrat étant réel, la possession de la place est nécessaire.

S'il est vrai que le contrat est conclu par le simple achat du billet qui détermine le moment de la formation du contrat¹, les Compagnies devraient être tenues d'une responsabilité contractuelle à partir de ce moment. Les Compagnies ont voulu restreindre la durée de leur responsabilité et bien qu'elles reconnaissent la formation du contrat à partir de la délivrance du billet, elles ont voulu que ses effets soient réduits au temps où le voyageur se trouve dans le véhicule². Cette façon de concevoir la durée du contrat de transport des personnes, qui convient à merveille aux Compagnies, ne peut pas être admise, car ce sont bien les Compagnies qui font la police des gares et les accidents qui arrivent leur sont parfaitement imputables pour défaut de surveillance³.

La jurisprudence⁴ a transigé dans cette manière et a décidé que les effets du contrat de transport des personnes commencent au moment où le voyageur, en possession du billet, a passé le contrôle et se trouve dans les locaux du voiturier. Il a donc aliéné, à partir de ce moment, un peu de sa liberté d'action et ses mouvements sont réglés par les organes de la Compagnie. Comme juste contre-partie, si une personne se trouve sur les quais de gares sans avoir un billet, et si un accident lui

1. Paris, janvier 1915 (*B. A.*, 1916-2-245); Montpellier, 12, 1913 (*B. A.*, 15-2); Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, p. 685; Roger René, *op. cit.*, n° 95; Cass., 24 janvier et 4 juillet 1922-22 juillet 1924 (S. 1924-1-161) qui remplace le billet par un ordre de transport. *Contra* : Josserand, *op. cit.*, n° 795 qui opte pour la consensualité, ne voit pas la nécessité absolue d'un billet.

2. Bruxelles, 30 décembre 1910 (Cass. belge, 16 janvier 1918. (*B. A.*, 1917, 2, 117).

3. René Roger, *op. cit.*, n° 358.

4. Cass., 24 juillet 1918 (D. 1918-1-63); Seine, 30 décembre 1920 (*Gaz. Pal.*, 10 avril 1921).

arrive, les Compagnies ne sont tenues que d'une responsabilité délictuelle¹.

Durée et fin du contrat. Le contrat de transport dure depuis sa conclusion jusqu'à sa pleine exécution, qui coïncide avec la livraison de la marchandise. Cette manière de concevoir est généralement approuvée par la plupart des auteurs², et par le jurisprudence. Pendant cette durée, autant que le contrat existe, le voiturier est tenu responsable contractuellement.

Pendant la durée du contrat, il n'y a pas de discussion quant à la nature de la responsabilité du voiturier le tout est de savoir et de préciser quand prend fin le contrat, pour délivrer le voiturier de sa responsabilité c'est-à-dire quand il y a livraison complète de la marchandise.

La jurisprudence d'accord affirme la fin du contrat, une fois la livraison effectuée et qu'elle désigne suivant ses arrêts de livraison³, prise de livraison⁴, réception par le destinataire⁵ ou remise au réceptionnaire⁶. Rien que la multitude des appellations nous indique qu'il y a différentes façons de concevoir la livraison et par conséquent la fin peut être différée suivant la conception de la livraison qu'on adopte.

Il a été jugé que la simple arrivée à destination ne produit pas l'effet d'une livraison⁷, comme non plus la simple mise à disposition de la marchandise au desti-

1. René Roger, *op. cit.*, n° 358 bis.

2. Jossierand, *op. cit.*, n° 374; René Roger, *op. cit.*, n° 250.

3. Cass., 18 avril 1901 (D. 1901-1-421); Cass., 27 décembre 1905 (S. 1906-2-286).

4. Cass., 3 février 1913 (D. 1914-1-63).

5. Toulouse, 30 juillet 1909 (D. 1911-2-355).

6. Cass., 25 juillet 1923 (S. 1924-1-215).

7. Cass., 24 mars 1925 (D. H., 1925, 328).

nataire¹, même avec une lettre d'avis et emmagasina-ge de la marchandise². Les opérations accessoires rentrent aussi dans le contrat principal. Ainsi le dé-charge³ment³, qu'il soit imposé ou non à la Compagnie, et le camionnage⁴, pour la stipulation de livraison en ville, rentrent dans le contrat principal et le trans-porteur n'est libéré de sa responsabilité contractuelle qu'après livraison complète faite au destinataire.

Il faut donc que la livraison soit bien faite pour qu'el-le libère le voiturier. Celui-ci doit livrer la chose trans-portée, en lieu désigné, à la personne nommée dans la lettre de voiture ou à son préposé, lui remettre un dou-ble de récépissé et prendre la signature libératrice du destinataire.

Une fois la livraison faite, le contrat de transport prend fin, et si par suite, le transporteur se charge de cer-taines opérations pour le compte du destinataire, c'est en vertu d'autres conventions qui n'ont rien à faire avec le contrat primitif qui a pris fin⁵.

Quant au transport des personnes, la fin du con-trat est marquée par la simple arrivée à destination indiquée sur le billet. Dépassé ce point, le contrat n'exis-te plus entre le voyageur et le voiturier⁶. En cas de voiturier libre, le contrat prend fin quand le voya-geur quitte le véhicule. Les accidents de descente n'in-

1. Cass., 21 avril 1902 (D. 1903-1-147); Cass. 3 février 1913 (précité).

2. Cass., 6 et 13 mai 1912 (D. 1913-1-476).

3. Cass., 27 avril 1900 (D. 1900-1-433).

4. Cass., 18 avril 1901, précité.

5. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 597; Seine, 2 février 1898 (la loi du 28 avril 1898).

6. Pau, 6 mars 1914 (*B. A.*, 1915, 2, 89).

combent donc pas au voiturier, sauf faute du dernier¹.

Pour les bagages, le moment de la formation du contrat n'est pas le même que celui du contrat principal de transport, dont les bagages forment l'accessoire. La Compagnie ne peut pas en effet être tenue contractuellement responsable avant qu'elle ne prenne les bagages à sa charge. Pour les bagages, le contrat commence au moment de la livraison des colis aux employés de la Compagnie suivie de la délivrance du récépissé. Si avant l'enregistrement, les bagages en vue du voyage sont déposés à la consigne, la Compagnie n'est tenue qu'en qualité de dépositaire. Elle ne peut pas être tenue d'une responsabilité contractuelle, qui découlerait du transport, avant l'enregistrement, sauf dans le cas où les bagages ont été confiés pour les formalités nécessaires, aux employés de la Compagnie (dûment qualifiés ou non²).

La fin du contrat de transport des bagages, comme celui des marchandises, est marquée par la livraison complète. La seule différence est que, pour les bagages, cette livraison ne doit pas être faite au destinataire, comme pour les marchandises mais au simple possesseur³ du bulletin de bagages.

Si à destination le voyageur retire les bagages et les

1. René Roger, *op. cit.*, n° 373.

2. Aix, 17 mai 1900 (D. 1901-2-55).

3. Aubry et Rau, *op. cit.*, § 373, note 14-5; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 800; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, III, n° 3947; René Roger, *op. cit.*, n° 393; Josserand, *op. cit.*, n° 963; Piot, *op. cit.*, § 5; Paris, 9 août 1894 (D. 1898-2-242); Seine com., 16 janvier 1901 (D. 1902-2-314); Seine com., 5 mars 1904 (*B. T.*, 1904, 128); Cass., 4 décembre 1928 (*B. T.*, 1929, 2, 9).

met à la consigne, le contrat prend fin et un autre contrat commence cette fois, un contrat de dépôt. Si c'est la Compagnie qui met les bagages à la consigne, elle reste tenue par le contrat principal de transport qui sans livraison ne peut pas prendre fin. L'intérêt est surtout dans l'application de l'art. 105 Code de com. et les Compagnies en tireraient profit si la simple arrivée à destination transformait le transport en dépôt¹.

Si les Compagnies se chargent de faire transporter les bagages en ville, ce transport, contrairement à celui des marchandises, n'entre pas dans le contrat principal. Ce n'est qu'un contrat à part, régi par une convention librement conclue et en dehors du premier contrat².

3. Les personnes qui prennent part au contrat de transport

Le contrat de transport étant un contrat de nature synallagmatique, nous trouverons au moins deux parties en face l'une de l'autre pour la formation du contrat. Dans le contrat de transport, c'est d'un côté le voyageur ou l'expéditeur et de l'autre côté, c'est le transporteur. Dans notre cas, nous trouvons une troisième personne aussi, le destinataire.

Bien souvent il y a également un quatrième personnage, le commissionnaire de transport, mais il ne fait pas partie du contrat de transport proprement dit,

1. René Roger, *op. cit.*, n 393.

2. Josserand, *op. cit.*, n 942.

il ne fait qu'intervenir toutes les fois que les circonstances économiques l'exigent pour la facilité de l'opération.

Le contrat de transport, dans la majorité des cas, ne lie que trois personnes : l'expéditeur ou le voyageur, le voiturier et le destinataire.

1. *L'expéditeur*

En ce qui concerne l'expéditeur, il n'y a rien de remarquable à observer. Toute personne peut faire effectuer un transport, par n'importe quel moyen de communication existant, si elle se soumet aux règlements du transporteur.

Le seul fait à noter, c'est que la personnalité de l'expéditeur influence la commercialité de l'acte. En effet, d'après sa qualité juridique de commerçant ou non, l'acte est à son égard de nature commerciale ou non. Le contrat est commercial pour l'expéditeur en vertu de la théorie de l'accessoire, ou s'il se rapporte au propre commerce de l'expéditeur; autrement il est de nature civile¹.

Le fait de savoir si le contrat est civil ou commercial a une très grande importance d'ordre pratique, surtout au point de vue de la compétence de juridiction *rationae materiae* pour la preuve du contrat et pour l'application des art. 105 et 108 du Code de com.².

D'autre part, le voiturier étant presque toujours un professionnel et un commerçant, il résulte que, très

1. Art. 632 Code de com.; Cohendy.

2. Jossierand, *op. cit.*, n. 367.

souvent, le contrat de transport revêt une nature mixte, commerciale pour le voiturier et civile pour l'expéditeur. Ce caractère est admis par la doctrine et par la jurisprudence et dans chaque espèce, avant de se prononcer, la juridiction cherchera à déterminer les qualités juridiques des parties pour voir quelle est la nature de l'opération.

Pour le transport maritime, M. Ripert critique cette variation d'après la qualité de commerçant de l'expéditeur et il voudrait voir dans l'affrètement un contrat toujours commercial¹, qui trouvera cette justification dans le code de commerce lui-même (art. 633).

1°. *Le voyageur.*

En principe, toute personne qui se déplace n'est pas un voyageur. Ainsi celui qui circule dans sa propre voiture, conduite par un chauffeur, ou celui qui circule dans une voiture louée sans chauffeur n'est pas voyageur, car dans ce cas il n'y a pas de contrat de transport².

Pour qu'un individu ait la qualité de voyageur, il faut qu'il soit consentant. Par conséquent, il faut refuser la qualité de voyageur à la personne qui s'introduit dans un véhicule sans billet ou sans prévenir le voiturier³.

Il s'est même posé la question de savoir si, dans le cas où le voyageur a dépassé son point de destination fixé par le billet, il doit être encore considéré comme voya-

1. Ripert, *op. cit.*, n° 966 et 1357; Lyon-Caen, *op. cit.*, V, n° 641; *contra* : Danjon, *op. cit.*, I, n° 15.

2. René Roger, *op. cit.*, n° 355; Vanstenberghe, *op. cit.*, p. 21 et suiv.

3. Montpellier, 16 octobre 1913 (*Le Droit*, 11, 6, 11914); Pau, 6 mars 1914 (*B. A.*, 1915, 2, 89).

geur ou non. Après discussion, cette qualité lui a été refusée comme à quelqu'un qui circule sans billet ou avec un billet périmé¹.

2. Le transporteur

Le transporteur, comme l'expéditeur, peut juridiquement être toute personne. En fait, et dû à notre vie économique, ce ne sont en général que des transporteurs de métier, des Compagnies de transport. Ces transporteurs doivent recevoir dans leurs véhicules tout voyageur, si ce dernier n'est pas en contradiction avec les règlements de la Compagnie. Quand au voiturier libre, il peut refuser ses clients, s'il n'est pas en état de pollicitant, car, dans ce dernier cas, il est tenu comme un voiturier de métier à prendre tout client. Les voitures de place en stationnement sont donc obligées de prendre tout voyageur qui veut y monter².

Pour le transporteur, l'opération est de nature commerciale³, sauf le cas de l'individu qui, occasionnellement, fait un transport⁴. Le seul transporteur pour lequel l'opération n'est pas commerciale, c'est l'Etat en cas de transport maritime⁵.

Le transporteur est tenu pendant toute la durée du

1. Pau, 6 mars 1914 (*B. A.*, 1915, 2, 89).

2. Cass., 3 décembre 1867 (S. 1888-1-193); Paris 5 janvier 1882 (D. 1882-2-110).

3. René Roger, *op. cit.*, n° ; Ferraud-Giraud, *op. cit.*, n° 986; Duverdy, *op. cit.*, n° 8; Cass., 8 juillet 1889 (D. 1891-1-353). L'Etat lui-même est commerçant (sauf poste).

4. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 561; Baudry-Lacantinerie et Wahl, n° 3790.

5. Poitiers, 26 mai 1919 (*R. M.*, 32, 63). *Contra* : Nantes, 2 août 1919 (Rec. Nantes, 20, 1, 116). *Contra* : Ripert, *op. cit.*, n° 966 et suiv. 1357; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, V, n° 641; Danjon, *op. cit.*, I, n° 15.

contrat d'une responsabilité contractuelle. Pour le cas de transport des marchandises, il n'y a pas de difficulté, et une fois l'étendue du contrat prouvée on admet sans discussion la responsabilité contractuelle. Il n'y a rien de semblable pour les voyageurs. La personne humaine ne peut pas être traitée comme une marchandise et il faut tenir compte que la liberté de mouvement n'est pas pour charger le voiturier de toute la responsabilité.

Après de grandes discussions et après que la jurisprudence¹ et la doctrine² ont opté pour une responsabilité délictuelle, la Cour de Cassation, sous l'influence des certains auteurs³, pose, par un arrêt célèbre⁴, la responsabilité contractuelle dans notre matière. D'après la Cour suprême, qu'il s'agisse de marchandise ou des personnes, le voiturier est toujours responsable contractuellement. Depuis, l'avis de la Cour de Cassation n'a plus varié, et elle a toujours appliqué la responsabilité contractuelle⁵. En jurisprudence étrangère⁶,

1. Cass., 10 novembre 1884 (D. 1885-1-433), note Sarrut (S. 1885-1-129), note Lyon-Caen. Cass., 1^{er} mai 1899 (D. 1899-1-558); Cass., 14 décembre 1903 (D. 1905-1-314).

2. Thaller, *op. cit.*, n° 1185; Ripert, dans la *Revue critique*, 1914, pp. 193-99; Ferraud-Giraud, *op. cit.*, III, n° 420; Picard, *op. cit.*, III, p. 485; Guillomat; Josserand, *op. cit.*, n° 854 et suiv. est pour une responsabilité, ni contractuelle ni délictuelle mais pour une responsabilité légale et objective. Même avis, Saleilles, *Théorie générale des obligations*, n° 336.

3. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 709; Fromageot, *De la faute comme source de responsabilité en droit privé*, pp. 245; Sarrut, note sous D. 1885-1-434, Sainctelette.

4. Cass., 21 novembre 1911 (D. 1913-1-249, note Sarrut; S. 1912-1-73, note Lyon-Caen).

5. Cass., 6 février 1917 (D. 1917-1-35); Cass. req., 19 février 1919 (D. 1919-1-45); Cass., 10 mai 1921 (*B. A.*, 1921, 2, 67); 22 juillet 1924 (S. 1924-1-161), note Mestre; 23 mars 1925 (D. H., 1925, 330).

6. Luxembourg, 2 août 1877 (D. 1885-1-434); Naples, Cass., 25 mai 1895; Gênes, 27 avril 1900 (S. 1900-4-5); Rome, 1^{er} mars 1913 (S. 1913-4-19); Belgique : loi du 25 août 1891, art. 4.

cette façon d'envisager la question fut admise même avant que la jurisprudence française l'adopte.

Qu'est-ce que c'est qu'un transporteur ? Juridiquement, le transporteur est la personne qui effectue un transport. Pour les cas évidents : Compagnie de transport, chemin de fer, taxis, bateaux, etc..., la question de voir en eux des transporteurs ne se pose même pas. Tout de même, il y a des cas où, pour certaines opérations on se demande si nous sommes en présence de transports, c'est-à-dire si la personne qui les effectue est un transporteur. C'est le cas des wagons-réservoirs, du déménagement, etc.

A) *Les wagons particuliers*

Bien que les Compagnies de transports, soient de nos jours très fortes, on voit souvent circuler sur leurs réseaux des wagons qui ne leur appartiennent pas et dont le nombre est assez grand. Ces wagons sont dans la quasi-unanimité des cas des wagons-foudres, des wagons réservoirs pour la circulation des liquides. Cette pratique, bien que de date assez récente, n'empêche pas que le nombre des wagons qui circulent en cette qualité soit par milliers, ce qui ne va pas sans donner lieu à une foule de problèmes.

Dans la plupart des cas, le wagon-foudre n'appartient ni à la Compagnie sur le réseau de laquelle il circule ni à l'expéditeur du liquide, mais à une troisième personne propriétaire du wagon qui le met à la disposition des deux intéressés. D'ici une complexité des liens

juridiques entre l'expéditeur, la compagnie et le propriétaire du wagon.

Le fait matériel même de la circulation donne lieu à maintes questions quant aux droits et aux garanties des intéressés, mais ce n'est que le contrat par sa nature juridique qui nous intéresse et nous laisserons de côté les autres faits qui ne touchent pas à notre étude. Nous nous contenterons de dire que, pour l'admission et la circulation de ces wagons, les Compagnies soumettent leur admission sur le réseau à différentes formalités de réception, construction et immatriculation prévues par les règlements 29 P. V. et 129 du tarif général, car les Compagnies sont responsables et garantes du matériel qu'elles laissent circuler sur leurs lignes¹.

Nous ne nous occuperons donc que du contrat ou plutôt des contrats, car on peut envisager trois contrats différents. Entre propriétaire et expéditeur, entre expéditeur et Compagnie et entre Compagnie et propriétaire du wagon. Nous tâcherons de déterminer à quelles sortes de contrat nous avons affaire et s'il y a lieu de trouver un contrat de transport et dans quel cas.

A) *Propriétaire et expéditeur*. — Le contrat qui régit leurs rapports est sans contestation un contrat de louage de chose, défini par l'art. 1709 du Code civil. L'expéditeur ne fait que louer le wagon au propriétaire aux termes de la location la plus pure².

B) *Expéditeur et Compagnie*. — Dans ce cas, on trouve très nettement et sans doute un contrat de transport.

1. Emil Masson, *Régime juridique des wagons particuliers*, Paris, 1922, pp. 20-37.

2. René Roger, *op. cit.*, n 326.

La jurisprudence l'affirme toujours¹ et rend responsable les Compagnies pour perte, avarie et retard, comme tout transporteur². La Compagnie a bien entendu un droit de recours contre le propriétaire du wagon, mais ce droit ne touche en rien le contrat de la Compagnie avec l'expéditeur³. Le contrat porte à la fois sur la marchandise et sur le wagon et les clauses d'exonération ou d'inversion de preuve sont nulles⁴.

C) *Compagnie et propriétaire du wagon.* — Ce contrat est loin d'être d'une nature aussi simple que les deux autres. Les auteurs ne sont pas d'accord pour lui reconnaître unanimement une nature et pour l'expliquer on a émis de très nombreuses théories, des plus variées.

a) *L'idée d'un contrat de louage*⁵. — Ce fut la première qui tenta les auteurs et la jurisprudence. Un arrêt⁶ assez ancien l'affirme et d'autres l'ont confirmé⁷. On fait surtout remarquer qu'on a affaire à deux choses distinctes : le wagon et le contenu. Si pour le contenu, le contrat de transport ne fait pas de doute, pour le wagon il y a un louage, qui est prouvé par le fait que la Compagnie paie au wagonnier une redevance, allouée par les art. 9 P. V., 29 et 129, qui n'est autre que le

1. Cass., 29 décembre 1912 (*Gaz. Pal.*, 1912, 2, 562); Cass., 23 avril 1902 (D. 1903-1-206).

2. Cass., 29 avril 1907 (*Gaz. Pal.*, 907, 1^{er}, 509); Montpellier, 26 janvier 1911 (D. 1911-2-257); Riom, 7 mai 1917 (*Gaz. Trib.*, 21 septembre 1917).

3. Cass., 29 avril 1905 cité.

4. Cass., 29 décembre 1912, cité; Cass., 13 juillet 1915 (D. 1916-1-177). *Contra* : Pau, 7 mars 1912 (*Le Droit*, 14 mars 1912).

5. Demaux-Lagrange, thèse citée.

6. Cass., 9 novembre 1869 (D. 1870-1-213).

7. Seine, 18 décembre 1895 (*B. A.*, 1897, 2, 95); Nancy com., 18 juin 1909 (*Bul. synd.*, n° 28).

loyer du wagon. La Compagnie serait dépositaire du wagon jusqu'au transport et ici elle devient locataire par une novation de dette. L'immatriculation, dans ce cas, joue le rôle de l'état de lieu¹.

Cette conception de louage ne peut pas être admise, n'ayant pas de vie juridique. S'il y avait en effet louage la Compagnie pouvait se servir pour ses propres services des wagons, or, elle ne le peut pas². Le propriétaire d'autre part garde la liberté de traiter avec l'expéditeur et la possession légale du wagon lui appartient toujours, malgré l'immatriculation du wagon³. La redevance ne peut pas être vue comme un loyer, mais bien comme une indemnité payée par la Compagnie au propriétaire du wagon pour les services que celui-ci rend à la Compagnie qui manque de wagons. C'est une sorte de prime².

b) *L'idée d'un contrat de dépôt* fut émise aussi. La Compagnie est un dépositaire qui reçoit des wagons en dépôt, avant que l'expéditeur qui désire s'en servir n'arrive, tout comme le propriétaire d'un appartement reçoit les meubles avant que son locataire n'arrive. C'est d'ailleurs par ce dépôt qu'on explique la faculté du wagonnier de pouvoir, comme tout déposant, retirer ses wagons quand il lui plaît⁵ (1944 C. Civ.).

Cette possibilité, moins encore que le louage, n'est pas plausible. Le dépôt par sa nature est un acte de bien-

1. Ed. Masson, *op. cit.*, p. 87.

2. Angoulême, 10 mars 1910 (*Bull. synd.*, n° 37).

3. Bourges, 14 juin 1910 (*B. A.*, 1911, 2, 258).

4. Masson, thèse citée, p. 93.

5. Valéry, note sous D. 1911-2-257.

faisance sans paiement des services rendus, or notre cas ne l'est pas. La redevance que paie la Compagnie au propriétaire est bien une contrepartie des services qu'elle tire des wagons. Le dépôt est un contrat passif, sans aucun déplacement, or justement le wagon particulier doit circuler et le dépositaire se sert de la chose déposée pour remplacer un matériel qui lui fait défaut; plus encore il a l'obligation de faire servir le wagon¹.

c) *Le prêt à usage*² fut aussi appelé à nous fournir la solution. Sa définition « *une chose livrée à un tiers, pour qu'il s'en serve et la rendre après* », a tenté les auteurs qui ont trouvé l'application valable pour notre contrat.

Bien qu'admissible au premier abord, le prêt à usage n'a aucune chance de nous satisfaire. Dans le prêt le tiers peut se servir de la chose (art. 1875 code civil), au contraire, dans notre cas, la Compagnie n'a pas ce droit d'usage. L'art. 1891 Code civil sur le prêt laisse la responsabilité pour les vices de la chose prêtée au propriétaire; or l'immatriculation rend la Compagnie responsable des vices du wagon. La même remarque que pour le dépôt y fut apportée, le prêt étant lui aussi un contrat gratuit de bienfaisance (1876 Code civil). La chose une fois prêtée, l'emprunteur n'est pas obligé de s'en servir, or, en cas de chômage, la Compagnie paie une indemnité au propriétaire du wagon, ce qui veut dire que l'emprunteur est obligé de se servir de la chose.

d) *Le contrat de société* ne fut pas épargné non plus et

1. René Roger, *op. cit.*, n° 327.

2. Masson, thèse citée pp. 101 et s.

on a voulu voir entre le propriétaire et la Compagnie un contrat de société. En effet, les deux parties ont le même intérêt à faire circuler le wagon et chacun a un apport : le propriétaire, le wagon, la Compagnie, son réseau.

Mais pas plus que les autres, cette conception ne résiste pas aux critiques, les caractères du contrat de société ne se trouvant pas dans notre cas. La direction de l'affaire n'incombe pas aux deux parties comme il convient dans une société; le partage de bénéfice n'existe pas, la redevance ne pouvant être envisagée comme telle. Il n'y a pas de partage de pertes, bien plus, la Compagnie paie même en cas de chômage une indemnité.

e) Ne pouvant pas opter pour un contrat déjà existant, on a fait usage des contrats *sui generis*.

1. Une location de nature spéciale, soumise aux conditions des tarifs spéciaux P. V. 29 et 129 fut envisagée¹. Le propriétaire et la Compagnie passent une convention par laquelle la Compagnie utilise les wagons ne lui appartenant pas et moyennant une redevance. Cette redevance, bien qu'une partie du prix de transport, n'est pas moins une sorte de loyer, la valeur locative du service rendu à la Compagnie par l'emploi d'une chose qui lui manque.

En pratique, les Compagnies d'Orléans et du Midi louent des wagons depuis 1919 et à Montpellier existe un Bureau central pour la location des wagons réservoirs depuis le 28 mars 1918 (arrêt ministériel)².

1. Emil Masson, thèse citée, pp. 118-128.

2. Demaux-Lagrange, thèse citée; Masson, *op. cit.*, p. 126.

2. Le contrat d'immatriculation fut aussi pris comme générateur d'un contrat *sui generis* et qui définirait par ses caractères notre cas¹.

3. Un arrêt de jurisprudence², voyait un contrat régi par l'admission d'immatriculation.

4. D'autres arrêts³, se contentent de le dénommer un contrat *sui generis* de nature spéciale.

f) Tout ces essais sont plus ou moins heureux plus ou moins juridiques, mais en tout cas pas complètement satisfaisants. Nous réfutons toutes ces solutions et nous optons pour le contrat de transport.

Entre le propriétaire du wagon et la Compagnie il y a un contrat de transport⁴. La jurisprudence l'affirme presque toujours et elle a été appelée surtout à se prononcer à propos de l'application de l'art. 103 Code de commerce et de la loi Rabier du 17 mars 1905.

Un arrêt du tribunal de la Seine⁵, affirme un contrat de transport consensuel et la Cour de Cassation, par trois arrêts en date du 29 octobre 1912⁶, juge qu'il y a contrat de transport, que le wagon circule plein ou vide. S'il circule plein, il y a un seul contrat de transport, car il ne sied pas de disjoindre le contenu du wagon⁷. S'il circule vide, c'est comme un envoi ou un renvoi d'emballage⁸.

1. Montpellier, 20 février 1911 (D. 1911-2-262).

2. Besançon, 7 mars 1911 (B. A., 1912, 2, 69).

3. Toulouse, 6 décembre 1911 (B. A., 1912, 2, 83).

4. Josserand, *op. cit.*, n° ; René Roger, *op. cit.*, n° 330; Cassvan, thèse, p. 101.

5. Seine com., 23 février 1911 (D. 1911-2-263).

6. Cass., 29 octobre 1912 (D. 1913-1-517).

7. Paris, 23 janvier 1929 (B. T., mai 1929), note Sauvage.

8. Escarra, article dans *Annales du droit commercial*, 1913, pp. 1-26.

Cette thèse bien que controversée¹ nous paraît la meilleure et depuis 1912 les tribunaux l'ont presque toujours admise². La critique fut sévère, surtout en disant que la jurisprudence a admis le transport, pour une raison pratique, et notamment pour l'application dans la matière de l'art. 103 Code de com. Le wagon ne circule pas pour être transporté, mais pour effectuer un autre transport³.

Nous admettons avec la jurisprudence que ces wagons circulent en vertu d'un contrat de transport qui les régit tant qu'ils sont utilisés. Les tarifs P. V. 29 et 129 leurs font la loi et même en état de chômage du wagon, la qualité de transport ne lui est pas enlevée⁴.

B) *Le contrat de déménagement*

L'entrepreneur de déménagements se voit refuser par la jurisprudence⁵ la qualité de transporteur avec, bien entendu, toutes les conséquences concédées au dernier par les Codes et les lois. La doctrine⁶ sans être unanime se rallie en majorité au point de vue jurisprudentiel et refuse elle aussi au déménageur la qualité de voiturier.

1. Masson, thèse citée, pp. 107-114.

2. Paris, 9 avril 1913 (*B. A.*, 1915, 2, 111); Pau, 3 décembre 1913 (*B. A.*, 1915, 2, 114); Cass., 13 juillet 1915 (D. 1916-1-177); Cass., 10 décembre 1917 (*B. A.*, 1918, 2, 19); Cass., 27 mai 1918 (*B. A.*, 1918, 2, 114); Riom, 2 novembre 1921.

3. Masson, thèse citée, p. 107.

4. René Roger, *op. cit.*, n° 332.

5. Lyon, 22 juin 1894 (D. 1805-2-294); Paris, 12 mai 1896 (D. 1897-2-262); Seine com., 16 janvier 1896 (*Gaz. Pal.*, 1896, 1, 245); Seine com., 6 novembre 1903 (*Gaz. Trib.*, 1, 1904, 2, 156); Seine, 30 janvier 1911 (D. 1911-5-10).

6. Huc, *op. cit.*, X, n° 412; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, III, p. 488, note 1; Jossierand, *op. cit.*, n° 286; Demaux-Lagrange, thèse citée.

La cause de ce refus des tribunaux se trouve dans la façon même par laquelle les tribunaux envisagent une cause quelconque. Ils ne discutent jamais la nature d'un contrat sans regarder les conséquences de leur détermination, mais bien au contraire, ils tiennent compte des suites et des nécessités pour formuler une opinion juridique. Cette façon d'envisager une question peut avoir le grand avantage de permettre au tribunal d'arranger les conséquences d'une décision à leur guise, mais ce n'est pas une manière juridique¹. Dans l'espèce, les tribunaux refusent la qualité de voiturier à l'entrepreneur de déménagements, en se basant sur une pétition de principe, et notamment que les droits du voiturier n'incombent pas au déménageur et comme suite cette qualité ne peut pas lui être accordée.

Si l'on s'en tient aux codes, les arguments sont en faveur de l'attribution au déménageur de la qualité de transporteur¹. L'art. 1710 Code civil, qui définit le louage d'ouvrage, est bien l'art. dans lequel doit se trouver l'opération de déménagement, qui par définition, est un louage d'ouvrage. D'autre part, l'art 1779 lui convient aussi.

Mais les nombreux adversaires de ce raisonnement ont cherché des motifs de réfutation.

On a prétendu qu'il n'y a pas de transport, car il n'y a pas de lettre de voiture. Cet argument doit être réfuté sur-le-champ, car ce n'est pas la lettre de voiture qui fait le voiturier tel, et aux termes mêmes du

1. Albert Wahl, *Nature juridique du contrat de déménagement* dans *Revue trimestrielle de droit civil*, 1911, pp. 508-529.

Code (art. 101), la lettre de voiture n'est pas indispensable pour la formation du contrat n'étant pas un élément nécessaire du contrat, mais seulement un moyen de preuve.

La pratique leur a fourni un autre argument. On a fait remarquer que le déménageur fait souvent appel lui-même à un voiturier, pour faire transporter les meubles. Nous n'y voyons pas d'inconvénient, mais aucune raison non plus, car toujours en pratique, et pour les grandes distances, une Compagnie de chemin de fer peut charger une autre d'effectuer le transport au delà de son réseau sans qu'elle perde pour cette raison la qualité de transporteur.

Le seul argument juridique trouvé contre l'entrepreneur de déménagement, est que ses obligations sont plus étendues que celles du voiturier et si l'on admet qu'un contrat a ses éléments, qui ne peuvent pas varier ni en augmentant, ni en diminuant, il faut refuser la qualité de voiturier au déménageur qui a des obligations multiples¹. Il n'a pas simplement l'obligation de faire transporter les meubles, il doit aussi procéder à leur emballage et leur remise en place à destination. Cet argument, qui veut être juridique, peut être facilement écartée. L'emballage n'est pas quelque chose d'obligatoire et souvent on ne le trouve pas, quant au chargement et au déchargement ils se trouvent aussi dans le transport le plus naturel, celui des chemins de fer. Cette réfutation est possible d'ailleurs d'une façon purement juridique. Nous avons dans notre droit positif

1. Jossierand, *op. cit.*, n° 286.

beaucoup de contrats complexes, qui à côté de l'obligation principale qui en définit la nature, comportent d'autres obligations accessoires. Or les obligations accessoires ne changent pas la nature du contrat, qui, dans notre cas, c'est bien le transport, le client désirant avant tout le déplacement des meubles.

Ces obligations accessoires peuvent avoir souvent une nature encore plus différente. Ainsi les chemins de fer sont chargés en cas de transport d'animaux, avec leur abreuvement (art. 66, loi du 21 juin 1898) et personne n'a songé à leur enlever de ce fait la qualité de transporteur. Le Code même, prévoit le cas de frais accessoires en matière de transport et accorde au voiturier un privilège, celui de l'art. 2102-6^o¹, pour se faire payer ces frais.

L'intérêt de la discussion, à savoir si le déménageur est un voiturier, touche à deux questions : aux clauses d'irresponsabilité et au droit de rétention.

Pour les clauses d'irresponsabilité le déménageur est depuis la loi du 17 mars 1905 mieux vu que le voiturier. Cette loi faite contre les Compagnies de chemin de fer, prévoit tout voiturier terrestre et lui interdit toute clause d'irresponsabilité. Le déménageur, n'étant pas un voiturier terrestre garde la liberté de pouvoir s'exonérer par une clause expresse de sa responsabilité, car la loi ne lui est pas opposable.

Quant au droit de rétention, la question est plus compliquée. La jurisprudence² refuse au déménageur

1. Wahl, *art. cité*; René Roger, *op. cit.*, n° 58-59.

2. Seine com., 6 novembre 1903 (*Gaz. Pal.*, 17 février 1904).

le droit de rétention des meubles pour le paiement du prix de déménagement.

Ce droit de rétention n'est pas accordé expressément au voiturier, mais il l'a, comme beaucoup d'autres, en vertu de la théorie que tout créancier qui a fait des dépenses à l'occasion de la chose qu'il détient pour le compte de son débiteur, a le droit de retenir la chose jusqu'au paiement des dépenses. Au premier abord, on pourrait appliquer ce droit au déménageur, mais en mieux regardant, la chose est plus compliquée du fait que le déménageur est obligé de remettre en place l'objet qu'on lui a confié. C'est-à-dire que pour accomplir son obligation et avoir droit au privilège il doit rendre la chose, ce qui le met dans l'impossibilité d'exercer son action. Pratiquement, cet obstacle peut être écarté, car rien ne s'oppose à l'insertion par le déménageur d'une clause lui accordant le droit de rétention, ce qui est parfaitement valable. Plus encore, le déménageur peut prévoir une clause lui accordant la reprise même des meubles déjà livrés. Cette clause aura bien sûr des effets moins étendus, le droit du déménageur ne pouvant pas s'exercer à l'encontre des créanciers privilégiés du client.

C'est justement ce droit de rétention, qui fut une des causes principales pour lesquelles fut refusé la qualité de voiturier au déménageur. La jurisprudence n'a pas voulu donner avec le titre, la possibilité au déménageur de garder les meubles de son client, ce qui aurait causé au dernier souvent des préjudices énormes.

En nous en tenant à l'état actuel de la jurisprudence,

qui refuse la qualité de voiturier à l'entrepreneur de transport, la situation est la suivante :

a) Le privilège de l'art. 2102-6° du Code civil, accordé au voiturier pour le paiement des frais accessoires ne s'applique pas au déménageur, ni même par analogie et une clause formelle ne peut pas le lui accorder. Pour subvenir il doit recourir à une clause de rétention¹.

b) Par l'art. 105 du Code de com., le voiturier peut, en cas de refus de réception de la part du destinataire, faire constater l'état par expertise et demander le dépôt et la vente de la marchandise jusqu'à concurrence du prix de la voiture. Cet article, étant spécial, ne s'applique pas au déménageur, qui garde le droit s'il le veut, de l'insérer même textuellement, dans la convention.

c) L'art. 105 du Code com. est aussi refusé au déménageur, et c'est en partie pour lui refuser cet article que la jurisprudence lui a refusé aussi la qualité de transporteur. Cet article prévoit qu'une fois la chose reçue par le destinataire et le prix payé, les réclamations ne peuvent plus être faites que pendant un délai de trois jours. La jurisprudence, pour ne pas couvrir le déménageur par un délai si court, lui a contesté ce droit, et c'est la prescription de trente ans, fort illusoire d'ailleurs, qui court contre lui². Ici comme ailleurs, l'entrepreneur de déménagements a la faculté de prévoir dans la convention le même avantage, c'est-à-dire la déchéance dans

1. Baudry-Lacantinerie et Loynes, *Traité des privilèges et hypothèques*, 3^e éd., I, n° 522-1; Paris, 12 mai 1896 (cité); Paris, 15 juillet 1897 (la loi du 9 novembre 1897).

2. Seine, 30 janvier 1911 cité. *Contra* : Seine, 12 janvier 1913 (*Gaz. Trib.*, 24 août 1913).

trois jours, ou même plus, la déchéance immédiate (l'ancien art. 105, avant la loi du 11 avril 1888)¹.

d) L'action pour perte, retard et avarie prescrite dans un an par l'art. 108 du Code de com., ne lui est pas applicable non plus et c'est toujours la prescription trentenaire qui court contre lui. De même pour agir en paiement il n'a pas seulement cinq ans comme le voiturier, mais aussi trente ans.

En résumé, on remarque que si, par des textes formels, le déménageur est moins bien vu que le voiturier, la liberté de convention lui donne la possibilité de se créer la même situation, ou bien meilleure, la loi Rabier ne lui étant pas applicable. La jurisprudence changera donc d'avis et pour les mêmes mobiles qui lui ont fait contester la qualité de voiturier au déménageur, elle la lui accordera.

La doctrine², en partie et un arrêt du tribunal de la Seine³ lui reconnaissent déjà cette qualité, et on peut conclure en affirmant que la Cour suprême appelée à statuer dans la matière reconnaîtra définitivement la qualité de transporteur à l'entrepreneur de déménagements.

C) *Le remorquage*

Le remorquage est une institution de date récente; avant il n'y avait que le halage le long des fleuves et le touage. Le remorquage s'est développé en même temps

1. Wahl, *op. cit.*, n° 23, p. 528.

2. Wahl, *art. cité*; René Roger, *op. cit.*, n° 749.

3. Seine, 12 avril 1913 (*Gaz. Trib.*, 24 août 1913) qui applique l'art. 105 au déménageur.

que la navigation à vapeur et depuis il ne fait que prendre de l'expansion et intéresser par ses effets juridiques. Aucun code ne s'en occupe et ses lois découlent de la pratique et de la jurisprudence, et sa nature juridique n'a pas tardé à donner lieu à une discussion dont la portée n'est pas simplement doctrinale.

Le remorquage employé au commencement pour la manœuvre des bateaux dans les ports, ou pour le chargement et déchargement des marchandises, s'est depuis développé et a un emploi plus important, celui de remorquer les chalands où il joue le rôle d'une locomotive de chemin de fer. Cette industrie a beaucoup progressé au point de donner naissance à des sociétés spécialisées en remorquage¹.

Le remorquage, en principe, peut être fait par n'importe quel bateau, mais en pratique, il est fait par des navires spécialisés, les remorqueurs. Il peut être fait aussi bien en mer que sur les fleuves, et il est soumis suivant son emploi au droit maritime ou fluvial. Les remorqueurs gardent toujours le caractère de bâtiments de mer, sans que les chalands qu'ils traînent après, perdent ce titre. Ce caractère de bâtiment de mer vient au remorqueur de sa construction et de son emploi².

Dans son exploitation, il faut remarquer que le remorqueur, comme le bateau à voile, étant donnée sa difficulté de se mouvoir à cause de sa remorque, jouit d'un privilège sur les autres navires; ainsi pour l'écartement du

1. Soc. provençale de remorquage de Marseille. Compagnie générale de remorquage Chambon et Co. Soc. Havraise de remorquage.

2. Anvers, 22 janvier 1886 (*R. M.*, 1, 544).

chemin en cas de proche collision il a le pas sur les autres navires¹.

L'étude de ce contrat est nécessaire pour savoir à qui incombent les responsabilités et de quelle nature elles sont. Il ne faut pas oublier qu'on a affaire à deux choses : le remorqueur et le remorqué et que chacun peut causer des fautes susceptibles de dommages-intérêts et où il sera nécessaire de savoir que décider sur la question des responsabilités qui se posera avec toute sa force.

M. Ripert², veut que le train de remorque garde un caractère d'unité et d'indivisibilité en cas d'accident, sans regarder si c'est le remorqueur ou le remorqué qui l'ont causé. La Grande-Bretagne et la Belgique admettent d'ailleurs cette unité de train³.

En cas d'abordage, surtout, la discussion est très ardue pour départager à qui incombent les responsabilités. La jurisprudence les accorde à celui qui a la direction de l'opération et les tribunaux rendent tour à tour responsables le remorqueur⁴, quand on lui accorde la direction, ou les chalands si on décide que les ordres viennent du remorqué⁵. C'est justement pour décider

1. Loi du 21 février 1897, art. 20; Marseille, 31 décembre 1885 (*Journ. Mars.*, 1886, 1, 79). *Contra* : Aix, 31 juillet 1890 (*R. M.* 6, 144).

2. Georges Ripert, *op. cit.*, n° 2045.

3. Grande-Bretagne : voir Autran, 2^e éd., n° 488; Belgique, Anvers, 24 mai 1888 (*Journ. Anvers*, 1888, 1, 272).

4. Douai, 20 juin 1883 (*R. M.*, 1, 107); Marseille, 22 mars 1884 (*J. M.*, 1884, 1, 104); Aix, 15 février 1911 (*R. M.*, 26 663); Cours de l'Amir. (Angleterre), 18 octobre 1886 (*R. M.*, 2, 67); Trib. Emp. allemand, 11 décembre 1901 (*R. M.*, 18, 65).

5. Marseille, 4 décembre 1882 (*J. M.*, 1883, 1, 65); Marseille, 18 avril 1906 (*R. M.*, 22, 759); Havre 18 décembre 1907 (*R. M.*, 23, 495); Hambourg, 30 septembre 1884 (*Clunet*, 1887, p. 76). Trib. hanséatique, 7 janvier 1887 (*R. M.*, 2, 716); Haute cour d'Amirauté (Angleterre), 21 février 1888 (*Clunet*, 1889, p. 702); Anvers, 25 septembre 1894 (*R. M.*, X, 473); Ancône, 23 septembre 1898 (*R. M.*, 19, 850). Appel Etats-Unis, 5^e circ., 28 mars 1905 (*R. M.*, 21, 135).

sur cette direction à laquelle s'attachent les responsabilités, qu'il nous faut savoir quelle est la nature juridique de notre opération.

Par définition, le remorquage est une convention librement intervenue entre les parties, en vertu de laquelle le remorqueur s'engage à tirer après lui le navire remorqué, moyennant une certaine rémunération. La discussion sur la nature de cette opération a partagé les auteurs en deux opinions :

1. *Le remorquage-louage* est très soutenu par une très grande partie de la doctrine¹. Le propriétaire des chalands ayant besoin d'une force motrice qui lui fait défaut, loue cette force au remorqueur moyennant une rémunération pour ses services. Le remorqué garde une certaine liberté de mouvements. Le transport est refusé par ces auteurs, car les caractères de ce dernier ne se trouvent pas. Il n'y a pas de remise de chose à transporter, ni le pouvoir de contrôle. La jurisprudence² a des arrêts en ce sens et refuse au remorqueur la qualité de transporteur affirmant le louage des services.

2) *Le remorquage transport* a aussi ses partisans en doctrine³ et en jurisprudence⁴. Il y a bien transport, car le remorqueur s'oblige avant tout à transporter les chalands d'un endroit à un autre avec la seule différen-

1. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 191; De Valroger, *op. cit.*, I, n° 401; Guillaouard, *op. cit.*, II, p. 259; Ed. Maublanc, *Le remorquage maritime*, thèse, Paris, 1906, p. 32.

2. Paris, 16 avril 1886 (D. 1887-2-54); Paris, 20 novembre 1892 (D. 1893-2-142); Clunet, sous Haute Amirauté, Angleterre, du 13 mars 1897. (Clunet, 1898, 173).

3. Ripert, *op. cit.*, n° 2850; Lottin, 1883; Buret, 1888; Regnaud, 1891.

4. Seine, 3 juillet 1872; Paris, 212, 1873; Cass., 25 février 1874 (S. 1874-1-278); Pau, 12 mars 1878 (D. 1880-2-1401); Papeete, 29 décembre 1872 sous Cass., 25 mai 1891 (D. 1892-1-300).

ce sur les marchandises qu'au lieu de les porter il les tire. Ce fait matériel ne peut changer en rien la nature de l'opération qui est un transport de chalands opéré par traction sur mer¹.

Certains auteurs ont voulu concilier les deux opinions en faisant une distinction. Si les chalands n'ont ni équipage ni gouvernail, ils sont d'accord à voir un transport comme pour les marchandises. Mais si les chalands gardent un équipage et un gouvernail, ils ont de ce fait, une certaine liberté de mouvements et le transport ne peut plus être admis, le remorqueur n'ayant pas pris livraison d'une chose à transporter et dans ce cas le contrat n'est qu'un louage d'ouvrage².

Cette dernière opinion est réfutable et la dualité de vue n'a pas d'existence. Le fait que le chaland garde son équipage, qui lui donne une certaine liberté de mouvements, ne change rien à la nature du contrat. Le contrat est un transport, comme dans le cas d'un wagon particulier sur lequel se trouvent des employés particuliers et qui est rattaché à un train, ou comme dans le cas des voyageurs, qui gardent certainement plus de liberté encore³.

On a voulu voir dans le remorquage une application de l'art. 1384 et admettre entre le remorqueur et le remorqué des relations entre préposé et commettant⁴. Il ne faut pas s'y arrêter et nous sommes d'accord pour con-

1. Huc, *op. cit.*, n° 401; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n° 3433; Frémont, *Code de l'abordage*, p. 132; Thiebaud, *Traité de l'abordage maritime*, p. 197.

2. Josserand, *op. cit.*, n° 91; René Roger, *op. cit.*

3. Ripert, *op. cit.*, n° 2050.

4. Maublanc, thèse citée.

cevoir que le remorquage est un transport, avec des réserves en ce qui concerne les responsabilités qui varient suivant le remorquage, lequel en pratique revêt plusieurs formes¹. En tout cas ce n'est pas simplement un contrat d'affrètement².

Ainsi nous affirmons que le remorquage est un contrat de transport avec des réserves sur la responsabilité due à la liberté gardée souvent par le remorqué, et qui peut changer la charge des responsabilités. Il nous faut remarquer que le problème se pose de deux façons : pour les relations entre les parties et pour les relations avec les tiers. La nature du contrat joue ici naturellement un grand rôle, le rôle prépondérant même.

1. Pour les relations entre les parties, la charge des responsabilités varie suivant l'option sur la nature du contrat.

Si on admet le louage, il ne peut être question que des responsabilités de la part du remorqué envers le remorqueur en cas d'avaries, sauf le cas de l'application de l'art. 1382 du Code Civil, sur la faute délictuelle, où la responsabilité du remorqueur peut se voir engagée³.

Au contraire, si on opte pour le remorquage-transport, la responsabilité sera renversée et c'est le remorqueur cette fois qui aura à répondre envers le remorqué, en vertu de l'art. 1784 du Code civil.

Les partisans du louage ont répondu par une théorie⁴

1. Danjon, *op. cit.*, III, n° 963.

2. Ripert, *op. cit.*, n° 2051. *Contra* : Jacques Roger, *Les chalands de mer*, thèse, Caen, 1921, p. 93; Marseille, 7 avril 1908 (*R. M.*, 23, 850).

3. Havre, 23 mars 1892 (*Rev. Hav.*, 1892, 1, 181); Paris 16 avril 1886.

4. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, V, p. 128; Valroger, *op. cit.*, I, n° 383 et 401; Maublanc, thèse citée, pp. 40-46; Rouard de Card, article dans *France judiciaire*, 1891, I, 114.

qui rend le remorqueur responsable non seulement en vertu de l'art. 1382, mais tenu d'une responsabilité contractuelle, qui trouve sa source dans les art. 1147, 1148 et 1302 Code civil sur les relations entre deux contractants.

La jurisprudence française est très hésitante. Souvent elle applique une présomption de faute et de responsabilité pour le remorqueur¹, d'autres fois au contraire elle refuse l'application de l'art. 1784 du Code civil dans la matière².

Un arrêt³, tout en admettant le transport, affirme qu'il n'y a pas de responsabilité contractuelle du remorqueur.

M. Planiol a trouvé dans notre cas une responsabilité qui découlerait de la théorie des obligations violées⁴.

La Cour de Cassation, appelée à statuer, s'en est tenue aux faits et s'est gardée de donner un arrêt de principe. Dans une de ces décisions elle trouve une présomption de responsabilité contractuelle du remorqueur⁵.

La vérité, d'après nous, est que bien que contrat de transport entre remorqueur et remorqué, quant aux

1. Douai, 20 juin 1883, cité; Rouen, 17 novembre 1905 (*R. M.*, 21, 459); Seine, 26 octobre 1912 (*Gaz. Trib. comm.*, 15, p. 31); Havre 28 avril 1920 (*R. M.*, 32, 595); Allemagne, 16 octobre 1907 (*R. M.*, 23, 673).

2. Marseille, 4 décembre 1882, cité; Rouen, 22 juillet 1912 (*R. M.*, 28, 741 affirme louage); Marseille, 5 juin 1919 (*J. M.*, 1919, 1, 302); Anvers, 30 septembre 1912 (*R. M.*, 28, 879); Gênes, 19 février 1904 (*R. M.*, 20, 794); Trib. hanséatique, 14 décembre 1904 (*R. M.*, 21, 341). Etats-Unis, 24 mai 1897 (*R. M.*, 13, 417).

3. Marseille, 18 mars 1914 (*R. M.*, 29, 769).

4. Planiol, *op. cit.*, II, p. 289-296; Teissière, *Essais sur une théorie générale de la responsabilité*.

5. Cass. req., 20 juin 1887 (D. 1888-1-387; *R. M.*, 3, 149). *Contra* : Pau, 8 février 1886 et la note. Arrêt : « ... attendu que le capitaine d'un remorqueur prend à sa charge la conduite du navire remorqué, que c'est à lui qu'incombe naturellement le soin de voir les obstacles ou les dangers de la route et de les éviter... »

responsabilités il faut tenir compte de la variété du remorquage. Si le remorqueur garde la direction des chalands remorqués, il est responsable contractuellement, si au contraire les chalands gardent leur équipage et prétendent diriger l'opération, il y a transport mais sans responsabilité contractuelle du remorqueur.¹

2. Pour les relations avec les tiers, en cas d'abordage, la question est autre. Il faut, avant tout, remarquer que les clauses d'irresponsabilité, bien que valables en matière de transport maritime, ne peuvent pas jouer ici, car bien qu'admises entre les parties elles sont nulles envers le tiers étant contre l'ordre public².

Le texte qu'on applique dans la matière c'est l'art. 1382 du Code Civil en principe, et spécialement l'art. 407 du Code de com. qui s'écarte du principe de droit commun et dispose qu'en impossibilité de déterminer la charge des fautes, les dommages se partagent entre les deux navires sans distinction. Solution peu équitable, mais très pratique³. La tendance actuelle est de l'écarter de notre Code. Le navire non coupable garde dans ce système la possibilité de faire recours contre l'autre navire pour se dédommager.

La nature du contrat est ici de nouveau appelée à nous fournir la solution. Suivant qu'on admet ou non le contrat de transport, le remorqueur serait ou non responsable. La jurisprudence, comme dans le cas précédent, s'attache aux faits et ne touche pas à la question.

1. Marseille, 18 mars 1914, cité.

2. Sibille, *Jurisprudence et doctrine en matière d'abordage*, p. 62; Rouen, 26 mai 1852 (*Gaz. Pal.*, 1852, 6, 3); Anvers, 31 mars 1887 (*R. M.*, 3, 221).

3. Admis au Chili, art. 1133, Code com. et en Hollande.

Quant à nous, comme nous avons déjà fait remarquer, il y a un contrat de transport avec des réserves sur les responsabilités dues à la nature complexe du remorquage.

En d'autres pays le remorquage est vu de façons différentes.

En Allemagne, on le considère comme un contrat de louage des services¹ et par conséquent, en cas d'abordage, la responsabilité revient de droit au remorqué² même avec la faute du remorqueur³. Dans ce cas le remorqué a un droit de recours contre le remorqueur, si ce dernier est le vrai coupable.

En Angleterre, la jurisprudence, comme partout, se tient surtout aux faits sans élaborer un principe. On trouve comme en France les deux opinions⁴.

En Belgique⁵, les lois ne définissent pas le remorquage, mais la jurisprudence est plutôt de l'avis du contrat de louage⁶.

En Italie, le caractère de l'affrètement est refusé et sans se prononcer expressément on admet une sorte de louage de services⁷.

Aux Etats-Unis, comme en Grande-Bretagne, on se tient aux faits, mais le remorquage louage paraît l'emporter.

1. Allemagne, Code com., liv. 4; Trib. hans. sup, conf. Hambourg, 17 décembre 1888 (*R. M.*, 18, 253).

2. Trib. hanséatique, 7 janvier 1887 (*R. M.*, 2, 716).

3. Landgericht Hambourg, 30, 9, 884 (*Clunet*, 887, p. 76); *contra* Trib. Empire all., 11 décembre 1901 (*R. M.*, 18, 697).

4. Louage : Haute Cour amir. Angleterre, 21 février 1888 (*Clunet*) 1889, p. 702; Transport : Comté de Stonehouse, 18 octobre 1886, *R. M.*, 2, 57).

5. Loi 21 août 1879, arrêt royal, 17 octobre 1884 et 19 juillet 1892.

6. Jacobs, *Commentaire de la loi du 21 août 1879*, t. II, p. 511.

7. Gênes, 19 février 1904 (*R. M.*, 20, 794); Ancône, 23 septembre 1898 (*R. M.*, 14, 850).

Sauvetage et assistance. Avant de conclure sur ce chapitre, il nous reste à dire quelques mots sur le sauvetage et l'assistance, confondus parfois avec le remorquage. Sans discourir sur ce qu'on appelle sauvetage et assistance, nous nous bornerons à affirmer avec la jurisprudence que le sauvetage, comme l'assistance, ne sont pas des remorquages.

Pour le sauvetage, la définition ne prête pas à confusion. Il y a sauvetage quand le navire est vraiment en état désespéré.

Quant à l'assistance, il faut la distinguer du remorquage. La jurisprudence et la doctrine ont trouvé d'accord que le critérium est qu'en cas d'assistance, le navire assisté doit encourir un péril et cette sorte de ré-remorquage ne peut pas être vue juridiquement comme un contrat de remorquage, mais bien comme ce qu'on appelle une assistance en mer¹.

D) *L'Agence de voyage*

Depuis plusieurs années nous avons une nouvelle sorte de commission de transport, les agences de voyage. Le rôle de ces agences est de faciliter les transports, et surtout le tourisme; et elles tirent leurs bénéfices sur les différentes commissions.

On s'est demandé si l'agence en vendant au voyageur le billet, ne conclue pas elle aussi un contrat de transport, et si pour cela elle ne doit pas être tenue contractuellement responsable envers son client.

1. La Rochelle, 13 février 1891 (*R. M.*, 6, 688); Alger, 14 mars 1900 (*R. M.*, 15, 627); Nantes, 16 juillet 1904 (*R. M.*, 20, 566).

Pour nous, ces institutions ne sont qu'une sorte de mandataires du voyageur, pour obtenir du transporteur la promesse de voyage, qui se manifeste par la délivrance du ticket¹. Le voyageur une fois en possession du billet, le rôle de l'agence est terminé. Le voyage que ce dernier fait ensuite n'oblige en rien l'agence qui lui a vendu le billet. Cette agence ne doit pas être confondue avec une Compagnie de transport, qui conclut un contrat de transport successif; dans ce cas la Compagnie agit en qualité de transporteur pour son parcours et comme commissionnaire au delà, tandis que le rôle de l'agence de voyage est tout autre.

Un arrêt de la Cour de Paris² a jugé au contraire que l'agence de voyage en vendant le billet traite en son nom personnel et qu'un lien juridique s'établit entre elle et le touriste, tandis qu'il n'en existe aucun entre le voyageur et la Compagnie.

Un arrêt plus récent de la Cour de Lyon³, qualifie l'agence de voyage commissionnaire de transport et la rend responsable contractuellement, mais sans l'application de la loi Rabier.

M. René Roger⁴ critique ce jugement, surtout quand il affirme qu'il n'y a pas de lien juridique entre le touriste et la Compagnie. Le fait matériel que le voyageur achète le billet par l'intermédiaire d'une agence ne peut pas changer la nature du contrat.

1. René Roger, *op. cit.*, n° 63.

2. Paris, 27 octobre 1911 (*Gaz. Trib.*, 21 décembre 1911).

3. Lyon, 20 mai 1926 (S. 1926-2-58).

4. René Roger, *op. cit.*, t. I, p. 57, note 1.

Nous nous rallions à cette façon de voir, et nous refusons à l'agence de voyage la qualité de transporteur dans ces conditions¹.

Dans le cas, assez fréquent aujourd'hui, où les agences mettent à la disposition de leur clientèle leur propres voitures², avec leurs employés, il n'y a pas de doute qu'elles deviennent dans ces conditions un transporteur. Elles auront donc la qualité de voiturier pour le transport, mais resteront simple commissionnaire pour le reste : hôtel, restaurant, etc...

3. Le destinataire

Le destinataire, c'est la personne à qui l'objet est expédié et envers qui le transporteur se libère de son obligation en livrant la chose. Une question qui se pose toujours pour ceux qui touchent au contrat de transport, c'est l'explication de la nature des droits du destinataire.

En effet, la complexité du contrat fait naître sur une tierce personne, le destinataire, des liens juridiques qui découlent d'un contrat dans lequel elle n'a pas pris part; solution contraire au principe de l'art. 1165 du Code civil (*Res inter alios...*) « *les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties* ».

Le destinataire, malgré ce principe fondamental, et bien que non partie au contrat, a presque tous les droits de l'expéditeur : livraison de colis³ agir en détaxe

1. Conf. Seine, 15 juillet 1920 (en note S. 1926-2-58).

2. Les Compagnies des Wagons-Lits.

3. Picard, *op. cit.*, t. IV, p. 729; Sarrut, *op. cit.*, n° 554; Cass., 30 mars 1903 (D. 1904-1-214).

contre la Compagnie¹, action en responsabilité, etc... D'où lui viennent tous ces droits ? Pour les expliquer on a exposé différentes théories.

Ainsi fut appelée à nous donner l'explication, l'action oblique² de l'art. 1166 qui accorde au destinataire un droit de créance. Ce droit de créance est indirect, car le destinataire n'agit qu'à travers le droit de l'expéditeur. Il n'est qu'un droit précaire, le destinataire étant obligé de subir le concours des autres créanciers et en cas de faillite il voit sa créance considérablement réduite. Ce n'est donc pas l'explication qu'il nous faut, le destinataire ayant besoin d'un droit direct d'action. Allant très loin, on a accordé au destinataire un droit de propriété³ sur les choses en cours de route. Mais c'est beaucoup trop que de vouloir transformer en propriété son simple droit de créance qui peut-être restera et ne deviendra jamais un droit de propriété.

Le mandat s'est vu, lui aussi, pris comme moyen d'explication de ce droit. Le destinataire ne serait que le mandataire de l'expéditeur envers le transporteur. Cette explication doit être écartée tout de suite, car elle accorde au destinataire deux qualités juridiques, créanciers envers l'expéditeur et mandataire du dernier envers le transporteur. L'application du mandat n'a même pas l'avantage d'être satisfaisante, toutes les exceptions opposables à l'expéditeur étant valables à l'encontre du destinataire.

1. Jossierand, *op. cit.*, n° 252.

2. Ercole Vidari, *op. cit.*, *contra*.

3. Thaller, *op. cit.*, n° 1162-65.

La plus heureuse des explications est l'application dans notre cas de la stipulation pour autrui aux termes des art. 1119 et 1121. Un grand nombre d'auteurs¹, et la jurisprudence² l'approuvent, et généralement elle sert aujourd'hui pour expliquer le droit du destinataire. L'application de l'art. 1121, qui n'a d'ailleurs qu'une portée limitative convient à notre cas, l'expéditeur ayant un intérêt pécuniaire quand il stipule pour le destinataire.

Le destinataire reste pour le voiturier un tiers que celui-ci ne peut pas obliger à accepter la stipulation; d'autre part, l'expéditeur peut révoquer le contrat ou le modifier, tant qu'il n'est pas accepté, solutions parfaitement valables dans notre théorie. Comme conséquence de cette application de la stipulation, le destinataire a une action directe à l'encontre du voiturier, action qui découle du contrat même et qui devient définitive par l'acceptation. Tant que l'acceptation n'est pas faite, l'expéditeur reste maître de la marchandise, mais celle-ci faite, le destinataire fait le droit sien et un lien juridique naît entre lui et le voiturier³. Son droit d'action direct subsiste même si l'expéditeur renonce au sien⁴. Par la délivrance de la marchandise au destinataire, le droit de l'expéditeur s'éteint⁵.

1. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 629; Josserand, *op. cit.*, n° 383; Sarrut, *op. cit.*, n° 788; René Roger, *op. cit.*, n° 30-35; Ferraud-Giraud, *op. cit.*, t. I, n° 2, t. II, n° 798 et 1008; Vidari, *op. cit.*, p. 65.

2. Cass., 2 décembre 1891 (D. 1892-1-161); Cass., 31 janvier 1894 (D. 1894-1-244); Cass., 8 mars 1911 (D. 1913-1-288-4°); Cass., 26 janvier 1915 (D. 1916-1-147).

3. Cass., 28 janvier 1901 (S. 1901-1-461); Cass., 29 avril 1925 (Clunet, 1925, p. 421).

4. Paris, 28 mars 1920 (D. 20-2-58).

5. Montpellier, 21 décembre 1906 (*Gaz. Pal.*, 1907, 5, 26); Seine, 3 septembre 1908 (loi du 12 janvier 1909).

L'application de cette théorie de la stipulation, a donné lieu à deux remarques dans notre cas :

a) Si le destinataire ne paye pas les frais de transport, le voiturier peut se retourner contre l'expéditeur pour se faire désintéresser. La jurisprudence, sans chercher l'explication, lui accorde ce droit, qui ne peut être admis autrement qu'en vertu d'une clause de porte-fort sous-entendue, non prévue mais qui s'induit des circonstances¹.

b) La stipulation appliquée dans ce cas, a une particularité, étant le seul cas de l'art. 1121, où les deux parties exercent le même droit. Dans les autres applications de la théorie de la stipulation, c'est différent. Ainsi, en cas d'assurance pour décès, l'indemnité appartient au tiers désigné dans la police d'assurance et il n'y aura pas de conflit entre lui et les héritiers du défunt. De même en cas de vente. Ici donc la question se pose en cas de conflit entre les deux droits et de l'avis général on a accordé le droit de priorité à l'expéditeur, partie principale du contrat².

Cette explication, par la stipulation, bien que suffisante et juridiquement parfaitement valable, a suscité des critiques, surtout en matière de transport maritime, qui diffère du transport terrestre.

M. Georges Ripert³, en voulant expliquer le droit du destinataire en droit maritime, critique notre théorie.

1. Aubry et Rau, *op. cit.*, t. IV, p. 306; Demolombe, *op. cit.*, t. I, n° 216-224. Dem.-Lagrange.

2. René Roger, *op. cit.*, n° 35; Albert Wahl.

3. Georges Ripert, *Droit maritime*, Paris, 1922, 3 vol. t. II, n° 1583-1585.

Avant tout, cette application n'est pas valable au point de vue historique, le droit du destinataire existait déjà au moment de la naissance de la théorie de la stipulation. De plus, en ce qui concerne le droit maritime, ce n'est pas le contrat de transport, l'affrètement, qui lui confère ce droit et qui est opposable au destinataire, mais bien le connaissement, d'où ce dernier tire son droit. C'est le connaissement qui lui fait la loi et qui lui accorde des droits, parfois plus étendus que ceux de l'expéditeur lui-même¹.

C'est d'ailleurs toujours le connaissement qui désigne le maître de la marchandise, qui ne peut être délivrée qu'au possesseur du papier, et en cours de route c'est toujours le possesseur du connaissement qui donne les ordres au capitaine du navire chargeur.

1. En ce sens : Code comm. allemand, art. 651; Code des Pays scandinaves, art. 114; Finland, art. 112.

CONCLUSION

Dans la courte étude que nous venons de faire sur le contrat de transport, et dans laquelle nous avons essayé de déterminer l'étendue de ce contrat, nous avons pu nous rendre compte de l'énorme importance que cette institution tient dans le monde économique et de la grande diversité des opérations qui rentrent dans le contrat de transport.

Malheureusement, nous avons pu trouver aussi de très nombreuses lacunes et non moins d'opinions les plus diverses qui traitent notre contrat. Une loi s'impose donc pour trancher court à tant de diversité d'opinions qui ne font que du mal et produisent du retard dans l'expansion du transport, institution qui dépasse le cadre juridique et qui déborde dans la vie économique avec une intensité telle que son développement en dépend.

Des essais de toutes sortes se sont déjà faits et des projets sont partout à l'étude, que ce soit pour l'ensemble des transports ou pour une de ses branches. Nous avons pu montrer, à propos de chaque question dans quel sens se dirige la solution d'après la doctrine et la jurisprudence ou au moins qu'elle paraît d'après nous la bonne solution.

Nous ne demandons pas l'unification de tous les transports dans le même cadre avec les mêmes lois. L'étude que nous venons de faire nous montre la diversité des opérations qui rentrent dans le transport et l'impossibilité de les soumettre toutes au même règlement. Ce que nous demandons, c'est un code des transports avec la fixation définitive de la nature juridique du contrat (entreprise de transport, d'après nous) et la législation des transports en tenant compte des milieux naturels dans lesquels ils s'exercent : terre, mer et air ; avec les subdivisions de marchandise et personnes. Un tel Code, apportera, sans doute, de grands services à l'institution des transports, qui bien réglementés se développeront encore davantage pour la richesse et le bien-être de tous.

Les desiderata peuvent aller encore plus loin vers une législation mondiale des transports. L'idée n'est pas simplement du domaine de la fantaisie et les divers Congrès et conventions internationales nous le font prévoir pour un avenir plus proche qu'on ne le pense et ce sera un bien général et souhaitable que la réglementation unique et logique des transports.

Vu, le Doyen,
H. BERTHELEMY

Vu, le Président,
G. RIPERT

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLÉTY

BIBLIOGRAPHIE

1. ALAUZET (I.). — Commentaires du Code de commerce, Paris, 1868.
2. AUBRY ET RAU. — *Cours de droit civil français*, 12 vol. Paris, 1897-1922.
3. BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL. — *Traité du contrat de louage*.
4. BAUDRY-LACANTINERIE et BARDE. — *Traité des privilèges et hypothèques*.
5. BAUDRY-LACANTINERIE et LOYNES. — *Traité de*
6. BRUSCHETTINI (Arnoldo). — *La natura giuridica del contratto di trasporto*, 1900.
7. BRUNETTI. — *Il contratto di nollegio*
8. COLLIN et CAPITANT. — *Traité de Droit civil*. Paris, 1924.
9. CARPENTIER et MAURY. — *Traité de chemins de fer*.
10. CRESP et LAURIN. — *Cours de droit maritime*, 4 vol. Paris, 1876-1884.
11. CALLUCI. — *Il contratto di trasporto*.
12. CALLOT (Charles). — *Les transports commerciaux*. Paris, 1929.
13. DE COURCY. — Questions de droit maritime.
14. — *Le fret*.
15. DUVERDY (D. Ch.). — *Traité du contrat de transport*. Paris, 1874.
16. DANJON. — *Traité de droit maritime commercial*, 6 vol. Paris, 1910-1916.
17. DEMOLOMBE. — *Cours du Code Napoléon*.
18. DESJARDINS (A.). — *Traité de droit commercial maritime*, 8 vol. Paris, 1878-1888.
19. DE VALROGER. — *Commentaires du liv. II du Code de commerce*, 5 vol. Paris, 1883-1886.
20. FERRAUD-GIRAUD. — *Commentaires du Code des transports*, 3 vol.

21. FRANCHI. — *Manuale di diritto commerciale*. Torino, 1890.
22. FREMONT. — *Code de l'abordage*.
23. FROMAGEOT. — *De la faute comme source de responsabilité en droit privé*.
24. GALLOPIN. — *Traité des transports*.
25. GUILLOUARD. — *Traité du contrat de louage*.
26. GOLDSMITH. — *Handbuch des Handelsrechts*.
27. BRUÈRE. — *Du transport des personnes par chemin de fer*.
28. BEDARIDE. — *Des commissionnaires*.
29. HUC. — *Droit civil*, 15 vol. Paris, 1892-1903.
30. HENNEQUIN. — *Traité de législation*.
31. JOSSE RAND (Louis). — *Les transports*, 2^e éd. Paris, 1926.
32. JACOBS. — *Le droit maritime belge*, 2 vol., 1889-1891.
33. LOCRÉ. — *Législation de France*.
34. LOYSEL. — *Instituts coutumiers*.
35. LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de droit commercial*, 5^e éd., Paris, 1921-1929.
36. LAMÉ FLEURY. — *Code des transports*.
37. LANCKMANN (I. B.). — *Traité de transport par chemin de fer en Belgique*. Bruxelles, 1876.
38. MARCHESINI. — *Il contratto di trasporto per strada ferrata*. Torino, 1888.
39. MANARA. — *Il diritto marittimo*. Gênova, 1924.
40. PLANIOL. — *Droit civil*.
41. PARDESSUS. — *Cours de droit commercial*, 6 vol., 5^e éd. 1841-1842.
42. PARODI. — *Lezioni di diritto commerciale*. Gênova, 1854.
43. PICARD. — *Exploitation commerciale des chemins de fer*.
44. PIOT. — *De la responsabilité des administrations et Compagnies de chemins de fer pour les bagages*.
45. RIPERT (Georges). — *Le droit maritime*, 3 vol. Paris, 1922.
46. ROGER (RENÉ). — *Manuel juridique théorique et pratique des transports*. Paris, 1922.
47. SARRUT (Louis). — *Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemin de fer*. Paris, 1874.
48. SCRUTTON (Thomas Ed.). — *Charter parties and bills of lading*, 10^e éd. London, 1921.
49. CARVER. — *Carriages of goods by sea*, 6^e éd., 1918.
50. SIBILLE. — *Jurisprudence et doctrine en matière d'abordage*.
51. SUPINO. — *Instituzioni di diritto commerciale*.

52. THALLER. — Droit commercial.
53. TEISSEIRE. — *Essai sur une théorie générale de la responsabilité.*
54. THIEBAUT. — *Traité de l'abordage maritime.*
55. DE TULLIO. — *Il contratto di trasporto.*
56. VIDARI (Ercole). — *Il contratto di trasporto.*
57. VIGIÉ. — *Traité de droit civil.*
58. VERMOND. — *Manuel de droit maritime*, 5^e éd. 1920.
59. VALLIN. — *Nouveau commentaire de l'ordonnance de 1681.*
60. WHARTON POOR. — *American law of charter parties*, 1920.
61. ZUCCARI (Coppa). — *Contrato di trasporto e responsabilità ferroviaria.* Roma, 1899.

THÈSES DE DOCTORAT

1. FÉOLDE (Gustav). — *Du contrat de transport.* Paris, 1890.
2. LE ROY (Ed.). — *Du contrat de transport des passagers par mer.* Paris, 1902.
3. JALLET (Lucien). — *Du contrat de transport des passagers par mer.* Bordeaux, 1902.
4. SABATÉ (Henry). — *Législation comparée et conflits de loi en matière des transports de marchandise.* Toulouse, 1906.
5. MAUBLANC (Ed.). — *Le remorquage maritime.* Paris, 1906.
6. DEMAUX-LAGRANGE. — *Du contrat de transport de marchandises par chemin de fer.* Toulouse, 1910.
7. ROGER (Jacques). — *Les chalands de mer.* Caen, 1921.
8. MASSON (Em.). — *Régime juridique des wagons particuliers.* Paris, 1922.
9. VINCENT (Al.). — *Les transports successifs par terre et par mer.* Paris, 1928.
10. CASSVAN (Elie). — *Des clauses de non-responsabilité.* Paris, 1929.
11. ROGER (Marcel). — *La limitation conventionnelle de responsabilité dans les contrats de transport.* Paris, 1929.

ARTICLES

1. WALH (Albert). — *La nature juridique du contrat de déménagement (Revue trimestrielle de droit civil, 1911).*

2. DE BARANDIARAN. — La nature juridique du contrat de transport (*France judiciaire*, 1893, t. 17).
3. COMBESCURE. — Y a-t-il des contrats réels (*Revue critique*, 1903).
4. ROUARD DE CARD. — La distinction entre responsabilité délictuelle et contractuelle (*France judiciaire*, 1891, 1-114).
5. ESCARA. — Sur les wagons particuliers (*Annales du droit commercial*, 1913, pp. 1-26).
6. BERNARDIN. — Le contrat de remorquage (*Revue des ventes et transports*, mai 1926).
7. BRUNETTI. — Sulla natura di nollegio (*Il diritto commerciale*, XIII, 1, p. 915).
8. COGLIOLO. — Il principio aereo (*Il diritto commerciale*, 1924, fas. 11-12).

REVUES ET PÉRIODIQUES

1. Dalloz (D. ou D. H.).
 2. Sirey (S.).
 3. *Gazette du Palais* (Gaz. Pal.).
 4. *Gazette des tribunaux* (Gaz. trib.).
 5. *Revue internationale de droit maritime* (R. M.).
 6. *Bulletin annoté des chemins de fer* (B. A.).
 7. *Bulletin des transports* (B. T.).
 8. *Journal international de droit privé* (Clunet).
 9. *Revue trimestrielle de droit civil*.
 10. *La France judiciaire*.
 11. *Annales du droit commercial*.
 12. *Journal des ventes et transports*.
 13. *Passicrisies belge* (Pass.).
 14. *Foro italiano* (F. it. ou Foro.).
-

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	7
-------------------	---

PREMIERE PARTIE

Chapitre premier. — Différentes formes de transport.....	9
A) D'après l'objet : 1. Transport des marchandises.....	9
2. Transport des personnes.....	10
3. Transport des correspondances et colis	10
B) D'après le milieu : 1. Transport par terre.....	11
2. Transport par mer.....	11
3. Transports fluviaux	13
4. Transports aériens	14
C) D'après les modalités : 1. Transports mixtes	15
2. Transports successifs	16
3. Transports sans l'intervention du voyageur	20
Chapitre II. — Opérations accessoires.....	22
Opérations de douane	24
Transport des bagages.....	26

DEUXIEME PARTIE

Chapitre premier. — Nature juridique.....	31
1. Le transport et le contrat de louage.....	32
2. Le transport et le contrat de dépôt.....	42
3. La combinaison des contrats de louage et de dépôt.....	44
4. Le transport et le contrat de mandat.....	46
5. Le transport et la commission.....	48
6. Le contrat de transport et l'entreprise.....	53
Chapitre II. — Les éléments du contrat de transport.....	56
1. L'objet et la cause du contrat.....	56
Le déplacement	57
Le prix	58
2. Le consentement et sa valeur.....	60
Moment de la formation du contrat.....	66
Durée et fin du contrat.....	71

3. Les personnes qui prennent part au contrat	74
1. L'expéditeur	75
1. Le voyageur	76
2. Le transporteur	77
A) Les wagons particuliers	79
B) Le déménagement	86
C) Le remorquage	92
D) L'Agence de voyage	101
3. Le destinataire	103
Conclusion	109
Bibliographie	111
Table des Matières	115

